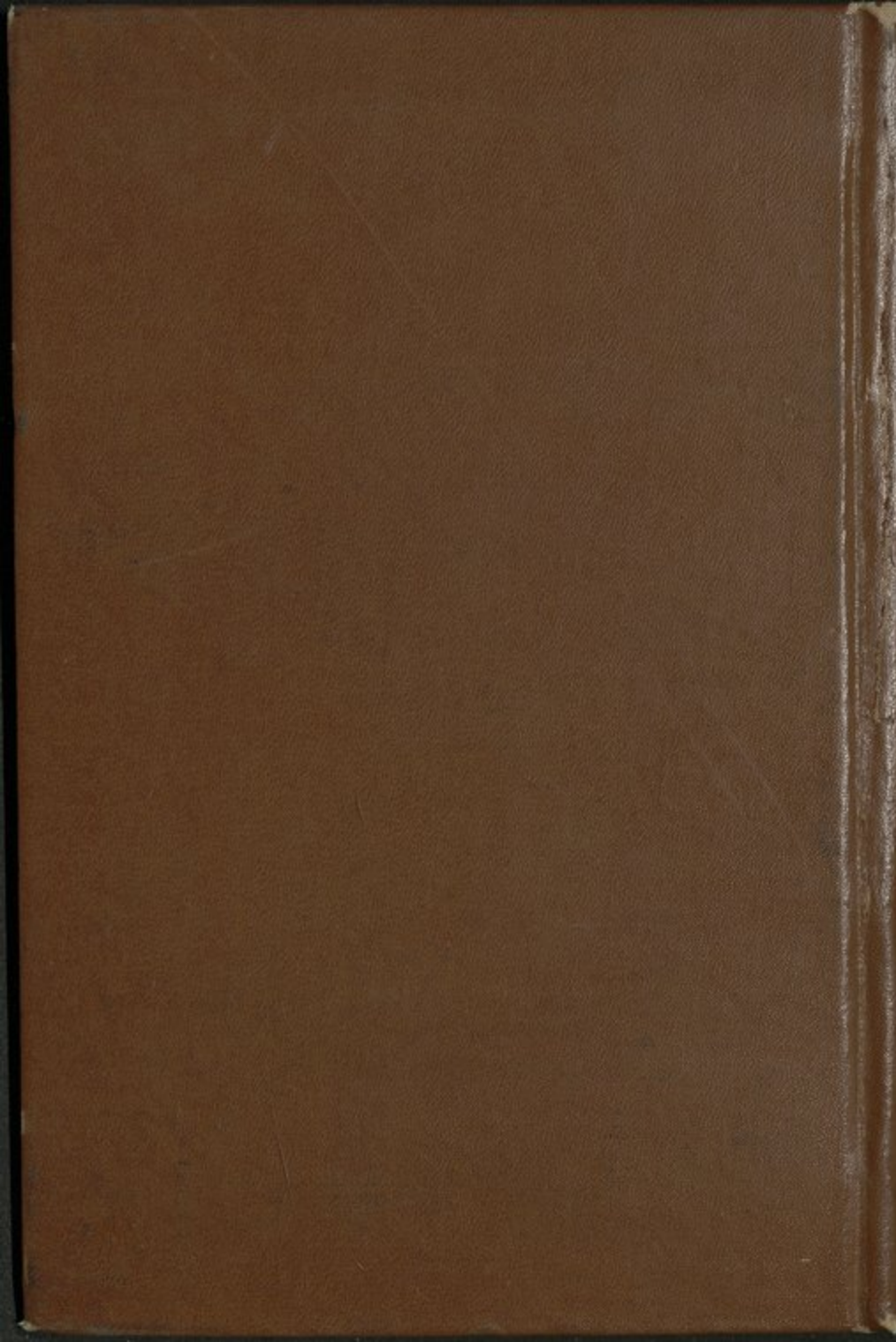
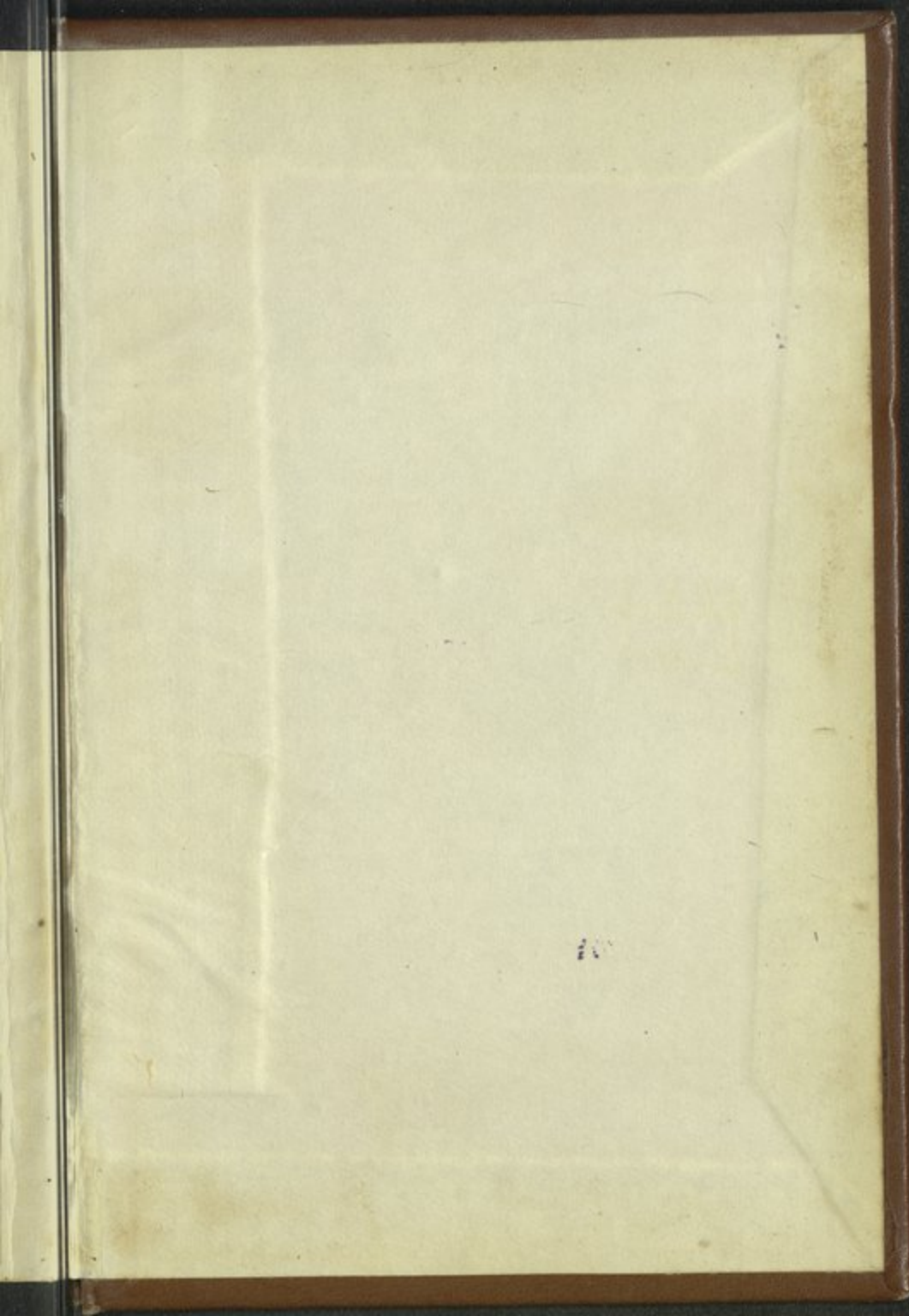
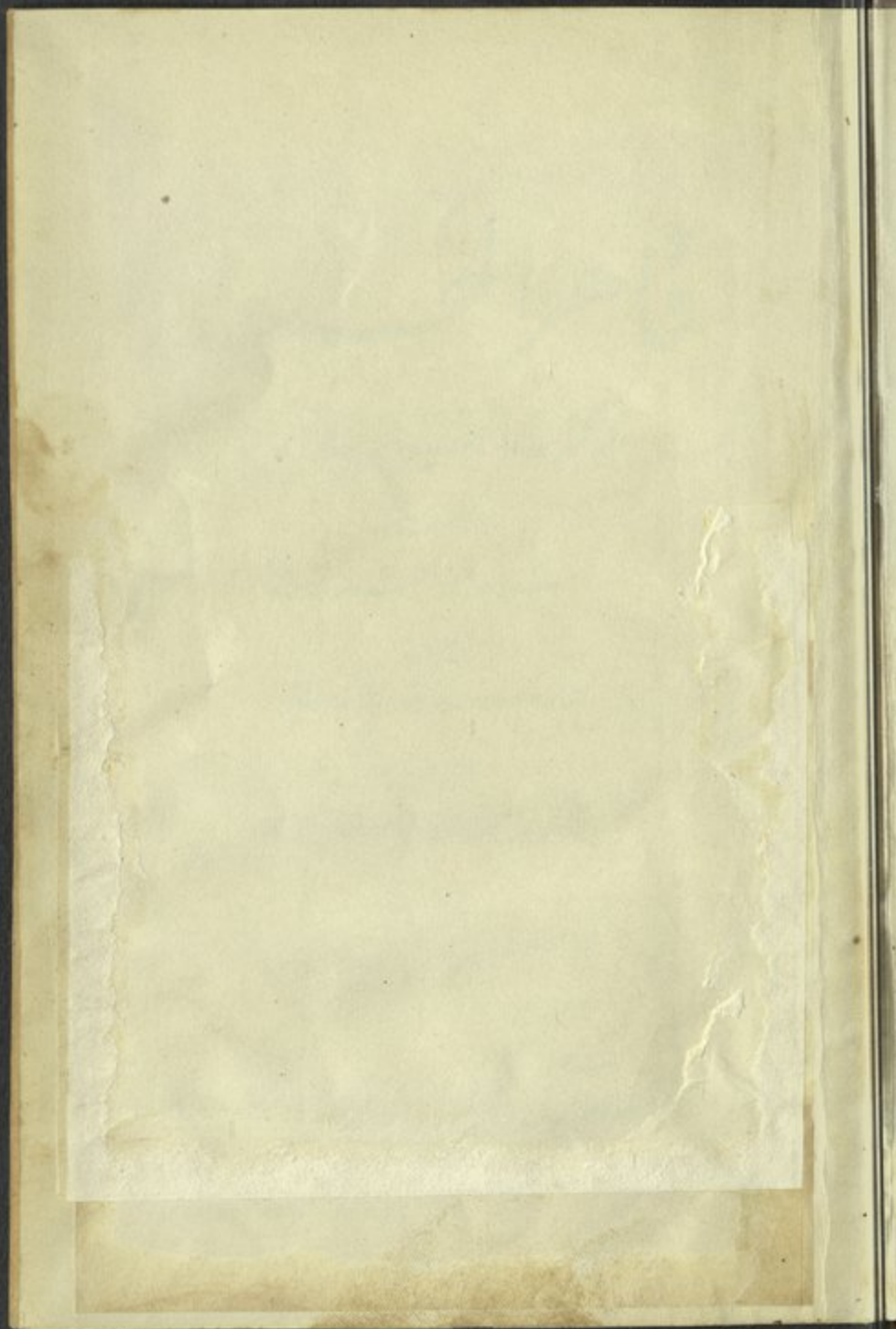
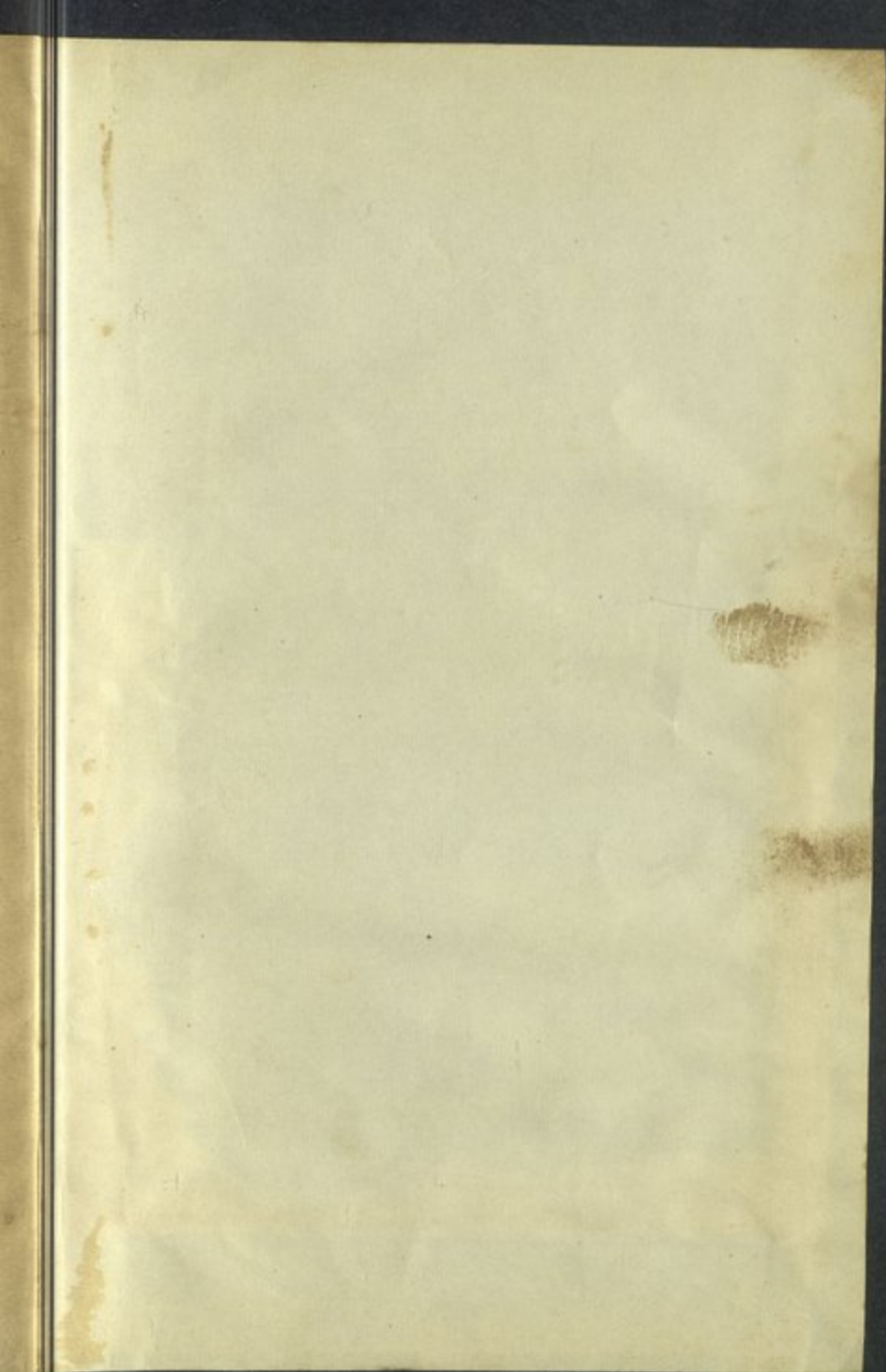










629.13

L745H

قاهر المحيط

مذكرات الطيار لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من أصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور أحمد فتواد الزلهواني

مع مقدمه

لفائد الأسير عبد اللطيف بغدادى

عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الدفاع

بقلم

دمقالت

عن قصة الطيران في مصر الاستاذ كمال نجيب

القاهرة

دار أخبار اليوم

١٩٥٤



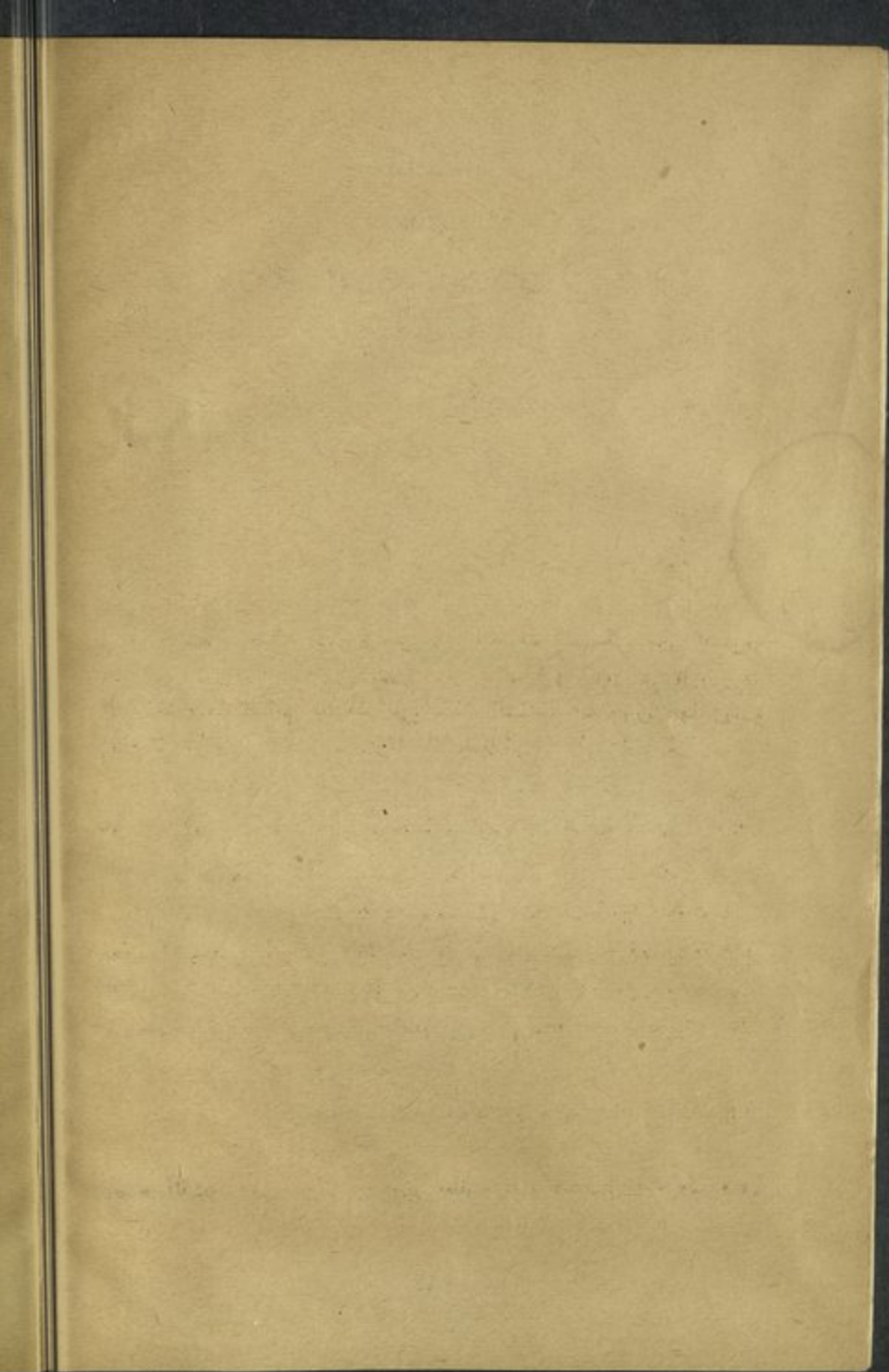
نشر بالاشتراك

مع مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بالقاهرة ونيويورك

هذه الترجمة مرخص بها

وقد قامت مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بشراء حقوق الترجمة من اصحاب هذه الحقوق ،
ونزلت عنها لدار «الاخبار 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

فى صباح يوم مطير من ربيع سنة ١٩٢٧ ، بدأت مغامرة من اعظم 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 ان وصل الى باريس حتى صار فجة أشهر رجل ، واحتل اسمه الصفحة الاولى فى جرائد العالم كله . وقد لايسهل علينا الآن ونحن فى النصف الثانى من القرن العشرين ان ندرك لأول وهلة اهمية هذا الحادث او البطولة التى أضفاها العالم عندئذ على ذلك الشاب الخجول الهادئ ، ذلك لاننا نلمس اليوم ما آل اليه الطيران من تقدم بعيد ، وما دخل عليه من تطور ثورى ، سواء كان ذلك فى السرعة او فى الارتفاع او فى حجم الطائرات او فى استعداداتها الفنية . ان مئات الطائرات تعبر المحيطات اليوم ، بل تدور حول العالم ضاربة الارقام القياسية فى وصل مختلف اركان المعمورة بعضها ببعض . ولكن ذلك لا ينبغى ان 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 ان يشترك فى الرحلة الاولى لبلوغ القمر ، فانه خليق بان يشعر بمثل الهلع الذى كان يشعر به من يطلب اليه اجتياز المحيط قبل لنديرج !

ان في قصة لندبرج اكثر من عبرة ودرس ، أحب الا يمر بها القراء - خصوصا شبابهم - بغير ان يتأملوها ويستخلصوا العظة منها . واولى هذه العظات ان النجاح لا ينال اعتباطا ولا مصادفة ، وانما يتطلب عزيمة وعملًا 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 واستبسالًا ، اذ باءت جميع المحاولات التي بدأها غيره بفشل ذريع كلف اصحابها حياتهم . ولكن لندبرج لم يحجم ولم يَجبن ولم يقعد به فقره ، وصبر وثابر وامتلأ ايمانا براه ، فنقل ايمانه الى غيره ، فلقى من التأييد والتشجيع ما يمكنه من الحصول على القليل من المال الذي لم يكن من الحصول عليه بد .

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

اما الدرس الثاني فهو ان الشباب طليعة كل كفاح ، وان الشباب يرادف الطموح والانطلاق والتحليق والتسامي والارتفاع ، وهذه المعاني هي آية العصر الذي نعيش فيه ، عصر الطيران ، عصر الكشف العلمي ، عصر التفوق . فهذا زمان لا مكان فيه لقاعد او متخلف . ويرحم الله شوقي اذ يقول :

فخذوا العلم على اعلامه واطلبوا الحكمة عند الحكماء
واحكموا الدنيا بسلطان فما خلقت نصرتها للضعفاء
واطلبوا المجد على الارض فان هي ضاقت فاطلبوه في السماء

واني ليسرني ان تكون هذه الصفحات من قصة الطيران والبطولة في متناول القارئ العربي ، بعد مدة وجيزة من صدور الكتاب في امريكا ، وفي وقت يحتاج فيه شبابنا الى المثل الملهمة ، ولوعظة في المثابرة والكفاح من اجل التفوق والنجاح .

عبد اللطيف بغدادى

قصة الطيران في مصر

بقلم كمال نجيب

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

كان هذا « البالون » اول عهد مصر بالطيران! وخرج الفرنسيون من مصر ، وانتهى عهدها بالطيران ، وماكان للمصريين ان يفكروا فيه عندئذ ، فقد كانوا في شغل عنه بما هو اهم ..! 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 اخرى للطيران .. وسيلة يقلدون بها الطيور ! واخذ هؤلاء يتتبعون حركة الطير !

مويار يلاحظ الطيور في مصر

وفي فرنسا كان الشاب الصغير « لويس بيير مويار » احد اولئك الذين اقتنعوا بفكرة الطيران .. واخذ يراقب الطيور في بلاده ، ثم نزع الى الجزائر ، ومنها الى مصر .. كان يعتقد ان وادي النيل هو انسب مكان لابحاثه وتجاربته .. وقضى الرجل ١٥ سنة في مصر يدرس حركة الطير فوق جبل المقطم، وحول القاهرة كلها ..

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

لقد تبين ضرورة الاجنحة لرفع الاجسام الانقل 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 يجرى مسافة قبل أن ترفعه الريح ، وأن بعضها الآخر يلقي بنفسه من فوق شجرة أو مكان مرتفع ، فتحمله الريح ويخلق في الجو ..

تمثال لا يعرفه الناس !

ومات «مويار» بعد أن قضى الأيام بل الأعوام 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 الأربعة للقاعدة لوحتان بارزتان لمويار 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 مداه 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
شيئا عن صاحبه ..! ولو أنصف الباحثون لكتبوا سيرته
وقصته وعلموها للاطفال فى مدارسهم ..

الأنباء فقط . !

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

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

وحل عام ١٩١٠ ، ورات مصر ان الأوان قد آن لتصنع
شيئا 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 «هليوبوليس» ، أحدث مدن العالم ، وكانت قد
أنشئت في ذلك الوقت ..

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

١٢ طيارا بينهم سيدة

واشترك في المهرجان ١٢ طيارا عالميا بينهم سيدة من الرائدات
هى البارونة دولاروش .. اما الرجال فكانوا من اشهر طياري
العالم في ذلك الوقت ، وهم : لاثام وروجييه وفوازان ودبرى
وبالسان وميترو ودو ريمسديك ولوبلون وميشلان وسانز
وجرادى .

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

سباق أطول مسافة

كان السباق الاول يتطلب ان يرتفع الطيار بطائرته في الجو ،
ويحاول ان يقطع بها أطول مسافة ممكنة دون توقف .. ومنح
البارون امبان جوائز هذه المسابقة ، وفاز فيها الطيار ميترو
الذى استطاع ان يقطع ٨٥ كيلومترا ونصف كيلو متر ، بطائرة
من طراز «فوازان» 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 « فوازان » ، 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 الثاني . وكان على المشتركين فيه أن يحاولوا الصعود في الجو الى أقصى ارتفاع مستطاع ، بشرط أن يزيد على مائة متر . وفاز روجييه الفرنسى بالجائزة الاولى (جائز قهليوبوليس) وقدرها خمسون ألف فرنك ، وتمكن يومئذ من بلوغ ٢٢٥ مترا . ولم يستطع احد غيره أن يفوز في المسابقة ، لان التالي له كان جرادي الالماني ولم يرتفع غير ٩٣ مترا بطائرته الصغيرة التي صنعها بنفسه .

جائزة مصر

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

الابطال يفشلون في الذهاب الى الاهرام

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

رقمان قياسيان عالميان

وفي أثناء الاسبوع ، استطاع الطيار الفرنسى لوبلون أن يحطم الرقم القياسى العالمى لسرعة الطيران في مسافة خمسة كيلومترات، مرتين . . فقد قطع المسافة في ٤ دقائق و٥ ثوان . ! ثم ماليت أن تحطم هذا الرقم مسجلا ٤ دقائق وثانيتين فقط !

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

نادى الطيران

وعلى اثر انتهاء المهرجانات المصرية ، انشئ اول 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 شيئا فى سبيل تحقيق الغرض من انشائه ، فاقفل ابوابه .. ونامت فكرة النادى نومة طويلة الى ان استيقظت بعد عشرين عاما ..

ايقظها 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 ايضا .. تاريخ بدا فى شهر ديسمبر عام ١٩١٣ ، عندما قدم الى القاهرة الطيار الفرنسى المعروف «فيلدين» ، قادما بطائرته من فرنسا ، فكان اول طيار فى العالم استطاع ان 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 ٤٥٠٠ كيلومتر فى تسعة ايام .. وهبط بجوار اهرام الجيزة ، فثار هبوطه هناك ضجة فى مصر ..

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

المصريون يطرون لأول مرة . . .

واتيحت 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 اجمع ، كطيار شجاع له غزوات .. وتعلم عبد الرحيم مصطفى على يديه ، وتعلم الطيران .. وكان هدفه الاول ان يقتفى أثر « فيدرين » وان يحضر الى مصر طائرا .. ولكن الظروف لم تمكنه من ذلك ، فقد تأججت 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 ان يحضر الى مصر بطائرته الصغيرة ، وبدأ رحلته بالفعل من « دساو » يوم ٥ نوفمبر سنة ١٩٢٥ .. واحس بعضهم يومئذ ، ان قدوم مصرى الى بلاده طائرا سيحدث انقلابا ! فقررُوا عدم

التصريح له بالهبوط في مصر .! ولم يستطع حسن انيس ان
يستمر في رحلته ازاء هذا القرار .. فترك طائرته « أنيسة »
بمينا خانيه ، وعاد الى مصر بطريق البحر .. بعد ان قضى
على امله ..

الى ألمانيا ..

وكان الطيران يتقدم بسرعة في ألمانيا .. وكان فيها سحر
يحذب الشباب المصرى .. ! وسافر اليها الشاب الصغير محمد
صدقى الموظف ببنك 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 صاير الكاشف

• • والى انجلترا

وقبل ذلك أوفدت مصر أحد مهندسيها الشبان « أحمد عبد السلام الكرداني » ، في بعثة الى انجلترا لدراسة هندسة الطيران .. وقضى هناك سنوات، وعاد يحمل اجازة الدكتوراه، وعين مدرسا بمدرسة المهندسخانة .. ثم أوفدت الحكومة بعده مهندسا آخر هو الاستاذ محمد رشدي ، ثم الاستاذ مصطفى رياض مرسى . وعاد اولهما الى مصر ليدير مطار المازة على اثر انشائه، فكان اول مصرى يدرس الطيران وهندسته ويعمل فى وظيفة فنية بمصلحة الطيران .. وقد كان فيما بعد اول 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 الميقاتى واحمد عبد الرازق وفؤاد حجاج، وأوفدوا فى بعثة الى مدرسة الطيران البريطانية فى ابى صوير . وبعد ان اتموا دراستهم هناك ، أوفدوا الى انجلترا ليواصلوا التعليم ، وليعودوا الى مصر بأول سرب من الطائرات الحربية المصرية .

وفى مطار المازة 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 عهد جديد للطيران فى هذه البلاد .. ففى ذلك اليوم فقط ، كتب لمصر أن تبعث الطيران فيها ، وأن تسير العصر ، وتحاول أن تدرك مافاتهما فى هذا الميدان ..

جاهد صدقى اباما 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 ! واعد لاستقبال البطل حفل رسمى كبير .. ولكن الشعب أبى الا أن يكون الاستقبال شعبيا ففسد البرنامج الرسمى !.

وعبر المواطنون 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 صدقي بداية عصر النهضة الجوية في مصر .. وكان بمثابة الناقوس الذي دق بشدة لينهض النيام ..! والتغير الذي نفع بقوة ، فاستجابت لندائه مصر !.

ووقف طلعت حرب باعث النهضة الاقتصادية الحديثة في البلاد ، يخطب مكرما صدقي ، فقال :

« أن وصوله يعتبر دليلا على امكان تكوين امثاله من الطيارين المصريين ، وباعثا منشطا على تذليل الصعاب لانشاء سرب من الطائرات المصرية لتسهيل النقل الجوي ، اسوة بالبلاد الاخرى . ومصر بما حباها الله من جو معتدل ، قد تكون اصلح بلاد الارض للتدريب على الطيران ، ولاستخدام الطيارات في حاجاتها الداخلية ، ولاداء الوساطة للغير في نقل مايراد نقله من جهة الى اخرى ، باعتبارها نقطة ارتكاز ممتازة بين الشرق والغرب ، بل بين الحضر والبيداء .. اننا احق من غيرنا بأن تجارى الامم الاخرى في 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 في جونا الصافي ، بل محرومون من تحضير ابنائنا في مطارات لنا خاصة .. »

الخطوة العملية الاولى . . .

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

جعلت المؤسسة المصرية اول 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 ، افراد عشقوا الطيران، فاقبلوا على تعلمه .. ولكن الاقبال كان محدودا في بداية الامر ، وكان مقصورا على عدد قليل من « اولاد الدوات » الذين بدوائر يتعلمون كهواة ، دون ان يدور في خلداهم ان يحترفوا الطيران .

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

التوسع في الخطوط الجوية

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

النشاط التعليمي ، نشاط تجاري .. 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 التالي الى جزيرة قبرص
.. ثم تابعت توسعها فوصلت مصر ببغداد في العراق .

الحج بالطائرات

* وفي عام ١٩٣٧ اتصلت مصر بالملكة العربية السعودية ، ونظم
اول خط جوي لنقل الحجاج بالطائرات تيسيرا للحج ..
ووصلت الطائرات المصرية الى جدة والى المدينة المنورة ، حيث
قامت الشركة المصرية بأنشاء مطار لنزول طائراتها هناك .

الطائرات في كل مكان

وواصلت الطائرات المصرية غزواتها ، وانتقلت من بلد الى
بلد .. واصبح 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 ونابولي واينس في اوروبا ، ثم قضت
الغروب بوقفها الى حين .. وقامت الطائرات المصرية ايضا
بالعديد من الرحلات العارضة الى استراليا واواسط افريقيا
وشمال أوروبا .

تعليم الطيران

وظلت شركة مصر للطيران تقوم بتعليم الطيران والهندسة
الارضية واللاسلكى سنوات عديدة ، الى ان 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 ايضا على
وشك أن تغلق معهد الطيران ، الا أن الحكومة تدخلت لتعمل
على الإبقاء على المؤسسة الوحيدة لتعليم المدنيين الطيران وما يتصل
به . . . ووعدت الحكومة بتنفيذ نظام جديد لاعانة الطلاب على
التعليم .



الصاع محمد شاكر أبو سبع - أول مصري سجن رقما قياسيا
لمصر في الطيران الشراعي

٩٥٦ طيارا

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

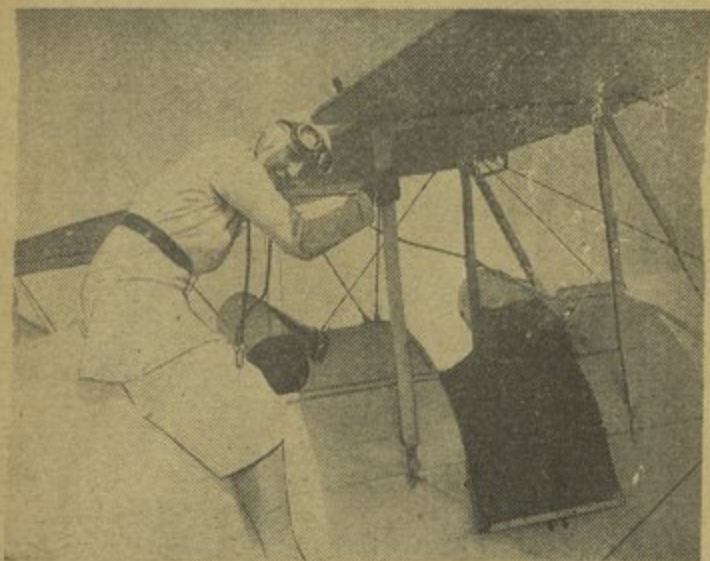
وكتب الاستاذ احمد الصاوى محمد مرة في « ماقل ودل » منذ اكثر من عشرين عاما ، بدعو الفتاة المصرية للعمل .. وتقدمت اليه فتاة صغيرة قالت انها تريد ان تعمل في شركة مصر للطيران التى كانت قد انشئت منذ عهد قريب .. فاقصى الاستاذ الصاوى صديقه الاستاذ كمال علوى مدير الشركة بقبولها .. وعملت هناك فترة ثم تعلمت الطيران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

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

وفتحت « لطيفة » بابا جديدا دخلته من بعدها بعض المصريات المغامرات ، وحصلن على اجازات الطيران في السنوات الاولى : زهرة 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 « ا » ثم « ب » ، فجازة « معلم طيران » !. واشتغلت « لنده » مدرسة للطيران في 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 ايضا معلم للطيران !



لطفية النادى
أول مصرية تعلمت الطيران

مجاهدون قدماء ..

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

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

وكان احمد سالم يدرس الهندسة المعمارية في كامبردج ، فهو الطيران وتعلمه ، واشترى طائرة صغيرة ، وقادها بمفرده الى مصر ليقضى اجازة قصيرة بين اهله واصدقائه ، ثم عاد بسرعة ليستأنف دراسته .. وقام احمد سالم من انجلترا يوم ١٦ مارس من عام ١٩٣١ ، وبعد اربعة ايام ، غادرها مصري آخر بطائرة اخرى .. ووصل منير سميكه يوم ١٠ ابريل الى القاهرة بعد زميله بأيام ..

اول طائرة تسجل في مصر

وكان كمال علوى اول مصري سجل طائرته رسميا في مصر يوم اول فبراير عام ١٩٣١ ، وقام بعد قليل برحلة جوية مع صديقه الطيار محمد رشدي ، برحلة الى استانبول .. وحاول محمد علوى الجبرى ان يحضر الى مصر من المانيا ، وصادفته عقبات غير هينة في الطريق .. وتتابع الطيارون من ابناء مصر ، واحدا بعد الآخر ..

مسابقتان دوليتان

وفي عام ١٩٣٣ نظم نادي الطيران المصري ، سباقا دوليا حول الواحات المصرية ، واشترك فيه عدد كبير من الطيارين الاجانب

.. وبعد اربع سنوات ، اى فى عام ١٩٣٧ ، اقيم السباق الثانى حول الواحات ، وكان على المشتركين فيه ان يقطعوا مسافة ١٤٥٠ كيلو مترا فوق الصحراء يطوفون فيها بالواحات الداخلة والخارجة والغرافة والبحرية. وقد نجحت المسابقتان ، وراى سكان الواحات الطائرات تحلق فوق رؤوسهم لأول مرة، وتصل ماينهم وبين القاهرة فى ساعات . بدلا من ايام !

وقبل الحرب العالمية الاخرة كانت القوات البريطانية فى مصر تقيم مهرجانات جوية كبيرة فى مصر الجديدة كل عام ، وبعدما انسحبت هذه القوات الى القناة اوقفت 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 اندية 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 اسفرت عنها الحرب واشتركت مصر فى هذا المؤتمر بوفد راسه المهندس محمد رشدى مدير مصلحة الطيران المدنى فى ذلك الوقت ، واسفر المؤتمر عن مشروع معاهدة نظمت الطيران فى العالم .

الدعوة لإنشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى

وبينما كان المؤتمر منعقدًا اجتمع رئيس وفد مصر بمديرى شركة الطرق الجوية البريطانية واير فرانس ، وبحث معهما فكرة إنشاء 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 اثر ذلك .

١٩٤٦ .٠٠ عام المؤتمرات فى مصر

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

وبرز نشاط مصر فى المؤتمرات والاجتماعات الدولية الخاصة بالطيران ، واصبح لممثليها 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 .

اول خط جوى يمر بمصر

وكان اول 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 وهي في طريقها بين امستردام وبنافيا .

وفي عام ١٩٢٥ سمح لطائرات « الاليتوريا » الإيطالية بالمرور بمصر في طريقها من إيطاليا الى اثيوبيا .

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

الانظار تتجه الى مصر بعد الحرب

ونشبت الحرب ، وتحول النقل الجوي المدني الى نقل حربي في معظم البلاد .. حتى اذا ما وضعت الحرب اوزارها عادت الشركات تنظم صفوفها ، وتجدد طائراتها ، واصبحت مصر محط انظار الجميع ، ففيها اكبر مطار في الشرق ، وفيها من الوسائل والفنيين ما يطمئن شركات النقل الجوي الى الهبوط فيها ، وجعل مطار القاهرة الدولي محطة رئيسية في طريقها بين الشرق والغرب ، والشمال والجنوب ..

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

المطار المصري الاول . . الماظة

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

وعندما انتهت الحرب ، سلم المطار الى الحكومة المصرية في احتفال رسمي ، فحولته من مطار حربي الى مطار مدني كبير

واخذت تواصل تحسينه وتوسيعه حتى أصبح اليوم من اكبر المطارات العالمية واهمها .

اما المطار المصرى الاول ، فهو مطار المازة الذى افتتح فى اول فبراير عام ١٩٣١ ، ثم انشىء بعده مطار الدخيلة على الساحل فى الاسكندرية ، واعد لاستقبال الطائرات العادية والطائرات البحرية . .

وقد توسعت مصر فى انشاء المطارات الحديثة ، واصبح فى القاهرة اربعة مطارات ، وفى الاسكندرية اثنان ، وفى كل من بورسعيد ومرسى مطروح والمنيا واسيوط والاقصر واسوان ، 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 الى ايران . . ولم يتوسع فى نقل البريد بالطائرات الا بعد ان 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 شئون الطيران فى مصر ، ويقضى بجعل انشاء المطارات احتكارا للحكومة ، ويقرر عدم جواز انشاء او اعداد أى ارض لقيام الطائرات او نزولها الا بواسطة الحكومة او بأذن منها .

ومن الغريب ان الحكومة اصدرت هذا القانون سنة ١٩٢٠ ولم تنشئ اول مطار الا سنة ١٩٣١ ! . وقضت الحكومة سنوات طويلة فى اعداد تشريعات الطيران ، وصادت بعض العقوبات عندما ارادت اصدار قانون سنة ١٩٣٥ الذى نص على ان للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو اراضيها ! .

وواصلت مصر بعد ذلك جهودها لاستكمال تشريعاتها الجوية ، واصدار ماينقصها من مهابط لاجتثاث التشريعات في العالم وكلها يهدف الى تنظيم الطيران وتأمينه ..

الطائرات تصنع في مصر

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

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

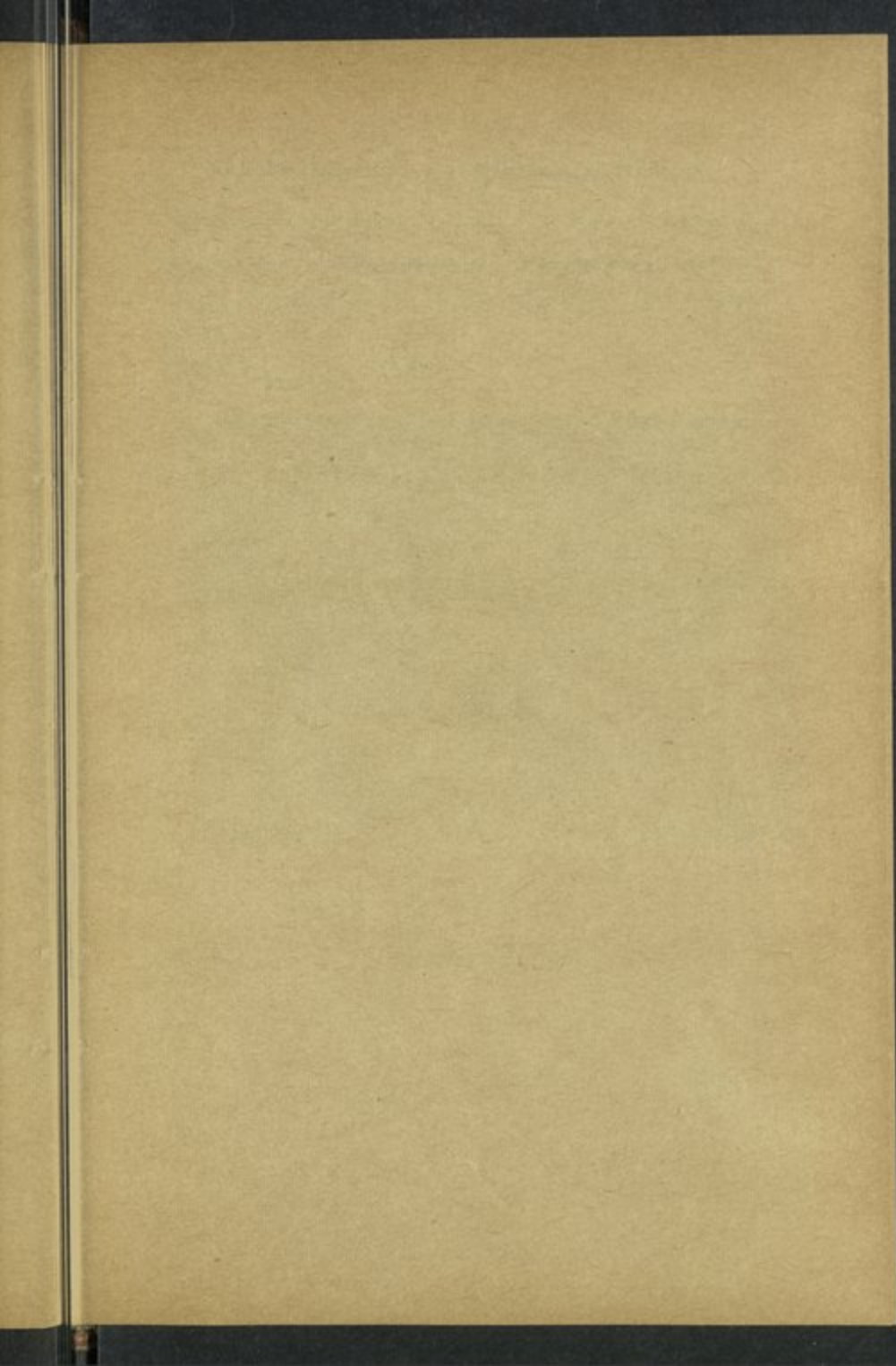


أول طائرة صنعت في مصر

القصة الصغيرة .. والقصة الكبيرة

هذه هي قصة الطيران في مصر! .. القصة الصغيرة التي
نقدم بها قصة من اكبر قصص الطيران في العالم .. قصة البطل
ليندبرج الذي قام منذ اكثر من ربع قرن باكبر مخاطره في عهده
يوم طار من امريكا الى اوربا!
القاهرة في فبراير ١٩٥٤

كمال نجيب



قاهر المحيط

أو

مذكرات لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من اصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعته

دكتور احمد فؤاد الاصفهاني



لندبرج
قاهر المحيط

« سمح بنشرها الاتحاد الصحافي المصور »

الفصل الاول

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

ما سرع ما مرت أيام الصيف الطويلة حين كانت الرحلة الى شيكاغو تتم كلها فى ضوء النهار ، وكانما لم تنقضى الا اسابيع 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 اكياس البريد ، التى كنا نحملها دهايا وأياها بانتظام يدعو الى الفخر ، حتى اوشكت ان تعود فارغة .

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

وكانت شركة روبرتسون للطيران تتقاضى اجرها حسب وزن ما تحمل من بريد ، وكثيرا ما كانت الاكياس تزن اكثر مما بها من خطابات . ولذلك لم يكن في وسع الشركة ان 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 هافلانده هي التي وضعت تصميمها في انجلترا اثناء الحرب واصبحت الآن في علم ١٩٢٦ من طراز عتيق .

وقد تحطمت منى احداها منذ ايام 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 ان القى بالشعلة الوحيدة معى لاهبط على ضوئها في احد الحقول ، وجذبت جهاز الاضاءة ، ولكن الشعلة لم تشتعل . .

ثم طرت شمالا مقدرنا ان اصل الى مطار « ماى فيلد » اذا استطلعت ان اجد نقطة خالية من الضباب انفذ منها الى ما تحت السحب ، غير ان الضباب كان يغطى كل شيء . . وقد اخبرنى الميكانيكيون فيما بعد بعد انهم بعثوا انوارا كشافا الى السماء واشعلوا برميلين من النترول ليسترعوا انتباهى . . ولكنى لم ار شيئا . وبعد ان درت في المنطقة مقدار نصف ساعة اتجهت الى الغرب آملا ان 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 لعلمي 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 تنقطع ، فقد فرغ الخزان الرئيسى من الوقود . وادرت الخزان الاحتياطى ،

فعدت الحبة الى الآلات مرة أخرى ، ولكنى كنت اعرف ان
البتروال الاحتياطى لا يكفى لأكثر من عشرين دقيقة . ولاح
ضوء على الأرض هو مجرد ومض ، لكنه كان يعنى وجود
فرجة فى الضباب ، ودرت هابطاً ، ثم جذبت سلك الشعلة ،
فلم ار على ضوءها الا طبقة كثيفة من الضباب ، فبدات
احلق الى ارتفاع مناسب لاقذف بنفسى من الطائرة .

وحين بلغت ٥٠٠ قدم توقف المحرك مرة اخرى ، فوثبت
من جانب الطائرة ، وانفتحت مظلتى توا . وبعد لحظات قللت
رايت فى العتمة طائرتى تدور فى اتجاهى ، ولعل القطرات الاخيرة
الباقية من الوقود قد وجدت طريقها الى « الكاربوراتور » ،
فأرسلت الطائرة فى رحلة دون قائد . ثم اخذ صوتها يعدد
قليلاً قليلاً ، ثم عاد الى قوته ، وظهرت الطائرة مرة اخرى ،
ورايته تدور حول نفسها خمس مرات قبل ان اهوى وسط
الضباب .

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

وكان فى السيارة عدة اشخاص ، فصاح احدهم :

— هل سمعت تلك الطائرة ؟

واجبت : انى انا قائدها !

ومضى الرجل يقول دون ان يعير جوابى انتباهها :

— لقد سقطت فى هذه اللحظة طائرة الى الأرض . لابد انها قريبة

جداً من هنا ..

ثم مضى يرسل أضواء السيارة باحثاً عنها . وقلت مرة اخرى :

— انى انا الطيار الذى كان يقودها .. !

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

فقلت وانا اريه حزمى البيضاء : لقد وثبت بالمظلة ..

وعثرنا على الطائرة على بعد ميلين ، وقد استحالت الى كومة كروية ، بعد ان اشتك احد جناحيها بكومة من اعواد القمح ، ثم انزلت على الارض مسافة ثمانين ياردة مختربة احد الاسوار . وحملت اكياس الخطابات الى اقرب مكتب البريد ، لترسل بالقطار .

لم ينقض على هذا الحادث الا اسبوع واحد ، حتى كنت مرة اخرى اقود طائرة ثانية من نفس الطراز د.هـ. الى الشمال ، وها هو ذا الظلام يقترب وانا اهبط نحو مطار « بيوريا » . وجاء سائق عربة النقل مبتسما يحمل على ذراعيه حقيبة برود تكاد تكون خاوية . . حقيبة مسجلة قد اغلقت 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 . . واحسست في عزلة الجو بالسمو والوحدة . لماذا اعود الى الارض وبين يدي كل هذا الكون البللوري ؟ انى استطيع ان اطير واطير الى الابد ، مجتازا مطار البريد في شيكاغو الى الجبال والمحيطات ..

ماذا لو استطعت حقا ان اظل محلقا في الجو عدة ايام . . ؟ كم من الوقود تستطيع طائرة ان تحمل لوملى هيكها بخزانات البترول . . ؟ ولكن « رينيه فونك » حاول ذلك منذ بضعة ايام فقط بطائرته الضخمة « سيكورسكى » ذات المحركين ، فارتطمت الطائرة ، والتمتها النيران وهو يحاول التحليق من مطار نيويورك في رحلة متصلة الى باريس .

وفي طائرتي من الوقود ما يكفى لساعتين اخريين 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 ألف 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. هـ . مع أن الواحدة منها لا تكلف إلا بضعمئات من الدولارات . ومع ذلك فإن الطائرة « بلانكا » أسرع من الطائرة د. هـ . بخمسة عشر ميلاً في الساعة ، وهي تستهلك نصف ما تستهلكه تلك من البترول ، 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 استطيع أن أظل محلقاً طول الليل كالقمر . ولعلى - ولشد ما فزعت 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 زايت ، فهي ليست كمحركاتنا القديمة « ليرتي » لو استطاع الطيار أن يتبع الطريق الصحيح المدة الكافية لوصول إلى أوروبا ..

ولماذا لا احاول عبور المحيط .. ؟ انى اكاد ابلغ الخامسة والعشرين ، وقد طرت الى الآن الفى ساعة ، وتنزهت فوق نصف الولايات الثمانى والاربعين ، وحملت البريد فى اسوأ الليالى . وقد تعلمت اصول الطيران فى اثناء السنة التى قضيتها طالبا فى الجيش . وانا الآن برتبة كابتن فى فصيلة المراقبة رقم ١١٠ من حرس ميسورى الوطنى ، وقد تحققت كل مطامحى الماضية وآمالى وأحلامى عن الطيران . فلم يعد امامى من مزيد .. فلانظم رحلة الى باريس .. !

اذهلتنى جسامه هذا القرار بعض الوقت . فليس لدى من المال ما اشترى به طائرة من طراز رايت بلانكا . لكن لعلنى استطيع ان اجمعه فى سانت لوبس . ان لدى قليلا من المال . وقد يرغب بعض الناس ان يساهموا فى المشروع . وهناك بعد ذلك جائزة «اورتيج» ومقدارها ٢٥٠٠٠ دولار ياخذها اول طيار يطير دون توقف من نيويورك الى باريس ، وسيكون هذا المبلغ كافيا لشراء الطائرة وبقية النفقات .

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

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

هيكلا الضعيف ؟ ان الجالون الواحد من الجازولين يزن ستة أرطال . فباله من حمل ثقيل ذلك الذى كان على أجنحتها ان ترفعه ! انها تزن بوقودها اكثر 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 ملاحيهالقبيا حتفهما . وجاء فى وصف هذه الطائرة العظيمة ذات المحركين انها كانت مفروشة بالجلد الفاخر ، بل لقد كان بهامير ، وكان بها أربعة ملاحين لضرورة لهم فى قيادة طائرة عبر المحيط . ان الطائرة التى تريد ان تضرب الرقم القياسى العالمى للطيران الطويل يجب ان ينزع عنها كل ثقل لا ضرورة له مهما خف وزنه . واذا قدر لى ان احصل على طائرة من طراز بلانكا فسأطير وحدى ، ولو كانت مبطنه بالجلد فسأنزعها عنها ، وان أحمل معى الا قارباً من المطاط للطوارئ و قليلا من الماء . والآن فلاكف عن التفكير فى هذا ولانم قليلا .

ان النهوض من الفراش قبل ان يطلع الصباح هو اسوا ما فى مهنة نقل البريد الجوى . لكن هذا الصباح يعد فجر حياة جديدة .. حياة سأطير فيها الى اوربا . واخذت اقلب فى راسى خطة اثر خطة ، وانا ارتدى 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 ان تحمل ؟ كيف تستطيع الحصول على ارقام دقيقة عن سرعتها ، وعن المسافة التى تدرجها قبل ان ترتفع ، ومقدار استهلاكها للوقود ؟ ان جواب اسئلتى عند اناس على بعد يقرب من الف ميل : عند مصنع رايت للطائرات فى بترسن بنىوجرسى .

على انى لو ذهبت توا الى هناك واخبرتهم انى اريد شراء طائرة بلانكا لاطير 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 مثلاً هارولد باكسى صاحب المصرف ، واحد الذين يصرفون أمور مدينة سانت بويس الكبيرة ، ولديه طائرة من طراز « ترافل إير » ، وهى أحدث طائرة توجد فى حظائر مطار « لامبرت فيلد » . ومنذ أن اشترى بكسى طائرته بدأ كثير من رجال الاعمال يطيرون كذلك ، مثل هارى بوكر الوسيط التجارى ، وإيرل تومسون عضو شركة التأمين ، وقد سبق أن لقنته بضع دروس فى الطيران ، ولعل ذلك يحده الى أن يستجيب لفكرتى ، وسأحدثه فى التليفون غدا لأضرب معه موعداً والى أن يحين ذلك الموعد سأضع مشروعاً لخط جوى الى نيويورك عن طريق « انديانابوليس » و « كولومبس » و « بطرسبرج » ، كما أحسب مواعيده ونفقاته ، فان ذلك سيثير اهتمام رجال الاعمال . يجب أن أبين للناس ما تستطيع طائرة مثل بلانكا أن تحققه ، ويجب لى أفعّل هذا ان 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 اوصاف الشواطىء الايرلندية والانجليزية والفرنسية والاسبانية لمعرفة معالمها » . وتجمع لدى فى القائمة خمسة وثلاثون بنداً ، ولاشك انى سأضيف اليها بنوداً 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 ان اقنعه ليكون اول المؤمنين بأن فيامكان طائرة ان تحملني من نيويورك الى باريس .

وبدأت الحديث قائلا : «مستر تومسون .. لقد جئت اسألك النصح في مشروع افكر فيه » .

وهز راسه مشجعا فمضيت اقول : لاشك انك قد سمعت بجائزة «أورتيج» التي تمنح من يطير دون توقف بين نيويورك وباريس ٢٥٠٠٠ دولار . اني اعتقد ان طائرة حديثة يمكن ان تقوم بهذه الرحلة ، واريد ان احاول ذلك . اريد ان ابين للناس مايمكن للطائرات ان تقوم به ، وسيكون في هذا تقدم لمستقبل الطيران ودعاية لسانت لويس . ثم رحت اشرح له حاجتي الى جماعة من رجال الاعمال لتمويل المشروع، ويكون لي من نفوذهم معين في مفاوضاتي مع اصحاب مصانع الطائرات .

واخيرا تكلم فقال : « اني استطيع ان اساهم بالفى دولار، ولكنني ارجح ان الطائرة التي نعلها ستكلف عشرة آلاف دولارعلى الاقل » . وهنا حدثته عن الطائرة رايت بلانكا . فقال في صوت مختلج : «لكنها طائرة ارضية وليس لها الا محرك واحد.. اليس كذلك ؟ اني اريد لك ان تستقل طائرة مائية او اخرى ذات محركات عدة ،حتى لاتضطر الى الهبوط في الماء اذا تعطل احدھا . الم تفكر في استخدام طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع «فوكر» كما فعل كومان دور بيرد ؟ »

وقلت في نفسي انه طبعاً محافظ كسائر رجال الاعمال، ولكنه على الاقل قد اخذ مشروعى مأخذ الجد .

وقلت اناقشه : «ان الطائرة المائية لاتستطيع الارتفاع بحمولة كافية من الوقود ، كما ان الطائرة ذات المحركات الثلاثة من طراز «فوكر» ستتكلف مبلغاً ضخماً من المال لا اظنه يقل

عن ٣.٠٠٠ دولار . فضلا عن انى لست وانقلا بأن ثلاثة محركات ستجعل مثل تلك الرحلة اكثر امنا ، اذ تكون الطائرة مثقلة بالوقود ، فاذا تعطل احد المحركات فوق المحيط فأغلب الظن انى لن تستطيع العودة بقوة المحركين الباقيين وحدهما . لذلك اعتقد ان الطائرة ذات المحرك الواحد اوفر امنا اذا قدرنا كل هذه العوامل » .

واضاف مستر تومسون : « لاريب أنك تعرف عن الطيران اكثر مما أعرف ، ولكنى لست مرتاحا الى الطيران عبر المحيط بطائرة ذات محرك واحد ، واعتقد انه 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 اناراهتمام مستر تومسون ، مافى ذلك شك ، ولكنه غير مطمئن الى ما ينطوى عليه من مخاطرة ، وله العذر ، ليست مهنة التأمين عمله ؟

ومرت بضعة ايام .. وبينما كنت جالسا اتناول افطارى فى وقت متأخر فى مطار « لامبرت فيلد » ، بعد ان سلمت بريد شيكاغو ، اذ قال احد 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 ينبغي ان ألزم جانب الحذر ، فانى لم اكن قد اخبرت بمشروعى احدا ممن يعملون فى المطار . وراقبت باب الماجور روبرتسون حتى خرج منه مع شخص غريب فى ثياب مدنية . وكان من السهل أن اجد من يقدمنى اليه ، وواتانى الحظ فقينا وحدنا بضع دقائق . وقبل ان احدثه فى الامر رجوته الا يبوح به الى احد ، فوعد بذلك .

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

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

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

وحاولت الا ينم وجهى على ما اصابنى من دهشة . تسعون الف دولار ! ان مثل هذا الرقم لم يدر قط في خلدى .

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

وتجاوزت عن هذه العبارة كأنها لا تعينى ، وقلت في نفسى على اصل معه الى شيء بقليل من المراوغة فسألته : « لقد فكرنا في استخدام طائرة ذات محرك واحد ، فكم في رايك تكون تكاليف ... »

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

ولم اياس بل عقيت قائلا : « نحن نعتقد ان طائرة ذات محرك واحد ليست اقل امناً من طائرة ذات محركات ثلاثة قد انقلتها حولها » .. (ماذا اقول «نحن»؟! انى انا الوحيد الذى يعتقد ذلك)

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

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

دهشت حين أخبرني بما لا يقبل 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 . أذن لابد أن أتحدث الى ماجور لامبرت في الاسبوع القادم .

إن البرت بوند لامبرت زعيم ذو نشاط كبير من زعماء الطيران في المنطقة الوسطى الغربية ، حتى لقد سمى 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 أنك من بين معاضدي المشروع فسيكون ذلك عونا ضخما » .

ولم يسألني ماجور لامبرت عن الطائرات البحرية او الطائرات ذات المحركات المتعددة . ولا عجب ، فانه ذو خبرة قديمة بالطيران ويعلم أن كل طيران مهما يكن فهو ينطوى على خطر . وقال اخيرا : «إذا كنت تعتقد أن ذلك مشروع عملي «باسليم» وإذا كنت تستطيع أن تجد المعاضدين الآخرين ، فأسأهم فيه بألف دولار » .

وكان هذا أول مبلغ أجمعه . فاذا أضفت اليه الفين من عندي فسيكون لدى ثلاثة آلاف دولار . ثم إن مستر تومسون قد وعد بمؤازرتي ، وإن كان لم يعدني بمبلغ معين .

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

اليه اخيرا شيئا ملموسا ، لا مجرد فكرة من الافكار . ولم اكن استطيع ان اطلب منه عونا ، فحسبه ما يلقاه من مشقة في الابقاء على خط بريدنا الجوى مما لا يترك له مالا يساهم به في مشروع الطيران من نيويورك الى باريس . لكنه يستطيع ان يقدم معونات من نوع آخر . فقد كنت اريد ان اقول لاصحاب المصانع ان شركة روبرتسون للطيران تؤازر مشروعى ، كما كنت اريد منه ان ياذن في تعديل مواعيد خطنا الجوى حتى يمكن ان اتغيب يومين او ثلاثة اذا لزم الامر ..

واستمع ماجور بيل الى حديثى وسألنى بضعة أسئلة ، ثم قال : «تستطيع ان تغلق ابنى من ورائك يا سليم اذا كان في ذلك عون لك . على ان نقل البريد يجب ان يظل منتظما . انظرن ان فيل ونيلى يستطيعان ذلك وحدهما ؟ هب ان أحدهما اصيب في حادث فلن يكون لدينا اذن طيار احتياطى » .
فاجبته : «تستطيع اذا حدث هذا ان تبرق الى فاعود باول قطار . »

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

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

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

وجاء فيها ان ليفتنانت كوماندور بيرد سيطر الى باريس في الربيع القادم. يالها من منافسة خطيرة !. ان كوماندور بيرد طيار قدير وهو يعرف كيف يمول مشروعه . وهناك ايضا الطياران الفرنسيان الراغبان في الحصول على جائزة اورتيج بالطيران من الشرق الى الغرب ، وقد اشاعت الصحف انهما على استعداد للطيران . وهناك كذلك مشروعات امريكية اخرى قرات تقارير عن اثنين او ثلاثة منها . ان كثيرين يودون القيام بأول طيران متصل بين نيويورك وباريس . افقدر لمشروعى اذن ان ينتهى كما بدا حلما من الاحلام ؟

وسرعان ما دبر ماجور روبرتسون لقاءنا بأحد محررى صحيفة بوست ديسباتش. وهانحن اولادنا جلس في اضطراب امام مكتبه. ان مشروعى لم يثر اهتمامه ، بل لقد رفضه قائلا : « لا اعتقد ان البوست ديسباتش تشترك في 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 انه يجب ان اتحدث الى اصحاب شركة رايت قبل ان افكر في شركات اخرى ، لكى اعرف مدى قدرة الطائرة بلانكا ، ونسبة حدوث عطل في محركات « هورلوند » . ولكن كيف اتصل بهم ؟ استطيع ان اكتب اليهم خطابا انبئهم فيه ان جماعة في سانت لويس يريدون مفاوضتهم في شراء الطائرة بلانكا ، ولكن الخطابات لا أهمية لها ، فان الشركات الكبرى تتلقى مئات منها كل يوم . برقية ؟ لا . انى اريد طريقة غير عادية . لم لا احدثهم بالتليفون من مكانى البعيد في سانت لويس ؟ ان ذلك سيكلفنى خمسة دولارات على الاقل . لكن المحادثة التليفونية البعيدة تعطى صاحبها اعتبارا كبيرا .

الاشجار امامى تختفى في الضباب وظلام المساء. الضباب! وملت بطائرتى ميلا شديدا الى اليمين بعيدا عن نهر «الينوى» . لن استطيع الوصول الى «بيوريا» . واتجهت على هدى البوصلة

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

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

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

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

وكنت أستطيع ان أربط الطائرة الى السياج ، وأذهب في عربة البريد الى المدينة فأخذ حظى من النوم ، ولكننى تذكرت انى سأحتاج عندئذ الى رجلين على الأقل ليديرا المحرك فى الصباح ، وحتى لو صببت ماء يغلى فى جهاز التبريد فان ماكينة «ليبرتي» اذا بردت كانت ادارتها ثابة من أصعب الأمور . لذلك قررت ان أبقى مع الطائرة وأدير محركها كل عشرين دقيقة لتحفظ بحرارتها .

وانعشتنى الحركة والهواء البارد فخرجت اسير 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
اصبحت لامعة عتيقة وضائق علي بعض الشيء . ولا بد لى
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 ، واصبح
وحدى فى المطار تحت ظلمة الليل . لو كانت طائرتى الآن من
طراز بلانكا لاستطعت ان افضى الليل هنا مستريحا فى مكان
قيادتها غير المكشوف . ولكن هب ان النار اشتعلت فى طائرة
من ذلك الطراز ، وقد اعد خزان الوقود فى هيكلها للرحلة من
نيويورك الى باريس . ساكون حينئذ وركبتى ملاصقة لجهاز
الاحتراق ، وظهري مستند الى مستودع الوقود كحشو
الساندوتش . او 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 اظل طائرا ما يقرب من اربعين ساعة بين نيويورك
وباريس . فكم من الوقت يستطيع الطيار ان يمضى بلا نوم ؟
- « اريد ان اتحدث الى شركة رايت للطيران فى باترسون
نيوجرسي .. نعم الى اى شخص يرد على التليفون . » ولم يكن
قد سبق لى قط ان طلبت محادثة تليفونية على مثل هذا
البعد . وسمعت طقطقة وطنينا وبضع كلمات وارقام . 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 اخرى تقول : « رايت للطيران » .

فاجبت وانا احاول الا ينم صوتى على اى اضطراب : «أريد
ان اتحدث الى واحد من موظفيكم من فضلك » .
- اى موظف تريد ؟

- واحد من هيئة الادارة . وسالت فى اصرار وشيء من
الضيق : « اى اعضاء هيئة الادارة تريد ؟ »
واجبت فى ببطء وحزم : « انى اتكلم من مكان بعيد .. من
سانت لويس بيميسورى ، واريد ان اتحدث الى احد اعضاء
هيئة الادارة فى شأن من شؤون العمل . »
- انتظر من فضلك .

ثم سمعت صوت رجل فقلت : «انى اتكلم من سانت لويس
.. اسمى تشارلز لندبرج، وانا امثل جماعة هنا يهمهم ان يشتروا
طائرة للرحلة بين نيويورك وباريس ، واحب ان اتحدث اليك
عن الطائرة بلانكا ، كما اريد ان احصل على بعض المعلومات
عن محركاتكم . متى أستطيع ان اراك فى بترسون ؟ »

- اتقول انك تتكلم من سانت لويس بيميسورى ؟
لقد نجحت حيلتى كما توقعت ولم يضع اجر المكالمه عبثا .
ثم قال : «سيرنا ان نراك فى اى يوم ، وحسبك ان تثبتنى
بوصولك الى نيويورك فنحدد ساعة اللقاء . »

الفصل الثانى

حين دخلت مصنع رايت للطيران فى بترسون قبل الموعد بدقيقة ، احسست بما لقبعتى ومعطفى الجديدين وبذلتى الانيقة من اثر ، فقد اقلت الفتاة الجالسة الى المكتب نظرة على بطاقتى ، ثم ابتسمت وقادتنى الى غرفة داخلية . ونهض احد اعضاء هيئة الادارة من مكتبه مرحبا ثم قال :

— « اوصلت الآن من سانت لويس ياكابتن ؟ لقد قيل لى انك بمن بطائرة رايت بلانكا »

— « اجل ياسيدى . واحبان احصل على كل مالديك من معلومات عن هذه الطائرة ، كما اننا مهتمون ايضا بمحركات هورلوند »

— « استطيع ان ازودك بمعلومات عن المحركات . اما عن طائرة نفسها فانك لاتستطيع شراءها الآن ، لان شركتنا لم نصنعها الا لكى تبرهن على قدرة محركات هورلوند وصلاحياتها لطائرة الحديثة . ونحن الآن نتفاوض فى بيع الطائرة وحقوق صنعها الى شركة « دف - دالاند » وطبعاً اذا فشلت الصفقة .. ولكن الا تظن ان طائرات ذات محركات ثلاثة اصلح للطيران عبر المحيط ؟ »

الطائرة المتعددة المحركات مرة اخرى ! لقد قال احد المؤيدين لمشروعى انه ينبغي ان 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 اتوقع ذلك من شركة « رايت » . واجبته بقولى :

— « ان للطائرة ذات المحرك الواحد مزايا كثيرة . الى اى حد تتعرض ماكينتكم « هورلوند » للتعطل اثناء الطيران ؟ »
وضحك عضو الادارة قائلا : « يبدو انها تتعطل فى المتوسط مرة كل تسعة آلاف ساعة » .

— « متى تستطيع أن تعرف أن كنتم ستبيعون الطائرة
بلانكا ؟ »

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

وسرنا بين صفوف من المخارط والسيور والعجلات
الدائرة ، ومرت بنا عربات اليد محملة بقطع من الحديد والصلب ،
ولكن ذلك لم يصرفنى عن التفكير في الرحلة إلى باريس ،
فسالت مرافقى :

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

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

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

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

« ان طائرتى قادرة كل القدرة على الطيران المتصل من نيويورك
إلى باريس ، ويسرنى أن أراها تحاول هذه الرحلة . ولن
تحتاج إلا إلى خزان كبير للجازولين يوضع في 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 رايك تستطيع طائرتكم البقاء في الجو دون ان تمون بوقود جديد ، اذا ضيق الطيار صمام الوقود ؟ »
- « اكثر من خمسين ساعة باكابتن لنديرج . وسيكون ذلك كافيا لضرب رقم العالم القياسي في طول الطيران . »
- « اذا لم نستطع شراء البلانكا التي لديكم الآن فمتى يمكن ان تصنعوا واحدة اخرى ؟ »

- « لو ان لدى مصنعنا باكابتن لنديرج للاستغراق صنعها طويلا ، ولكن ليس لدى مصنع الآن . على اني آمل ان تستطيع شراء الطائرة التي لدينا ، فان رحنة موفقة الى باريس ستكون ذات فائدة كبرى . »

ووضح لي اني وجدت في جوسب بلانكا صديقا ، فقد ظل على موقفه المشجع بعد ان اخبرته ان جمعيتنا في سانت لويس لم تكتمل بعد . ولا عجب فهو نفسه يواجه مشكلات في تمويل مشروعه .

وقال لي وهو يودعني : « ارجو لجمعيتك التوفيق ، كما ارجو ان تتمكن من شراء طائرتي . »

وكان على ان استقل القطار الى الغرب في تلك الليلة ، لاستأنف الطيران بالبريد ، بعد ان قام « فيل لف » و « توم نلسن » بهذا ليتمكناني من الغياب كل ذلك الوقت . ان لدى الآن من الخطط ما يستطيع ان اغري به مؤازري الموعودين ، كما يستطيع ان انبئهم بامر تلك الطائرة التي يمكن ان تصل الى باريس . فاذا امكنني بعد ذلك جمع المال اللازم فساءرض دفع الثمن فورا الى « رايت » او « هف - دالاند » او أية شركة اخرى تملك طائرة بلانكا .

ولم اكد ابلغ مطار لامبرت بسانت لويس حتى ارسلت برقية الى بلانكا اؤكد فيها اهتمامي بشراء الطائرة التي صممها . وتلقيت رده في الرابع من ديسمبر ينبئني انه يرجو

ان اتمكن من شرائها ، فاذا لم يمكن ذلك فانه يستطيع ان
يبني طائرة اخرى ذات محركات ثلاثة بثمان 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 الف؟
وكم يستغرق صنع طائرة ذات محركات ثلاثة ؟ وكنت ما زلت
ادبر ذلك الامر فى نفسى حين تلقيت برقية من احد اعضاء
شركة « هف - دالاند » ينشئ فيها ان مفاوضاتهم لشراء
الطائرة رايت - بلانكا قد توقفت . . فبعثت الى شركة رايت
البرقية التالية :

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

ولما لم ا تلق جوابا ارسلت برقية اخرى بعد اربعة ايام .
فجاءنى الرد التالى :

« نعيد ماذكرناه فى التاسع والثالث عشر . وناسف اذ
لانرغب حاليا ان تستخدم لطائرة رايت - بلانكا فى عبور
المحيط ، نقتراح طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع « فوكر »
او « هف - دالاند » .
« شركة بترسون رايت للطيران »

وكان هذا ردا حاسما . ولكن بلانكا قد ابدى 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 أيام 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 افكر فيه فى مشروع الطيران الى باريس ، وان كنت لم انته بتفكيرى الى شىء . ان بلانكا لم يرد على برقيتى ، ومعاضدوا المشروع لا يتعدون ماجور روبرتسون مدير خطنا الجوي للبريد ، وايرل تومسون عضو شركة التأمين . ولم يقبل احدهم من تحدثت اليهم اخيرا ان يمون مشروع الطيران عبر المحيط .

لا بد انى سرت مسافة خمسة اميال عصر ذلك اليوم فوق الطرقات المتجمدة افكر فى المشروع لعلى اهتدى الى افكار جديدة . وكنت قد سرت هكذا بالامس واليوم الذى قبله . ان نصف الشتاء قد مضى ، وطائرات عبور المحيط تصنع الان وتختبر فى فرنسا وامريكا ، بينما لا فعل انا شيئا الا الكلام ورسم الخطط . لا بد اذن ان اقوم بمجهود اخر ، او اتخلى عن ذلك الحلم . فلاطلب الى لف ونلسن ان ياخذوا مكانى على خط البريد لبضعة ايام ، حتى استطيع ان اعرض مشروعى على من يرغب فى لقائى من رجال الاعمال فى سانت لويس .

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

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

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

- « سليم - لا ينبغي 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 . وهاهو ذا رجل يريد ان يقدم لى العون
ويشاركنى فى المسؤولية ؟!

وسال نايت : « كم يتكلف المشروع ؟ »
واجبت : « لو استطعنا ان نقنع اصحاب المصنع بان يتحملوا
جزءا من التكاليف ، فاطن انه يكفىنا 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 أصلىح لمثل تلك الرحلة ؟ »

وبدأت ادلى بحججى المألوفة :
« ان طائرة ذات ثلاثة محركات من طراز بلانكا تتكلف تسعة
وعشرين الفا . اما فوكر فيطلبون تسعين الفا . ولا أدري كم
يستغرق صنع مثل هذه الطائرة . فضلا عن ان مافى
الطائرة المتعددة المحركات من تعقيد يجعلها اشد عرضة لتعطل
بعض اجزائها . على ان اكبر خطر نواجهه فى هذه الرحلة
ليس احتمال وقوف المحرك ، بل اخطار الجو ، والارتفاع عن
الارض بحمل ثقيل . ثم ان محركات « هورلوند » لا تتعطل
فى المتوسط الا مرة كل تسع آلاف ساعة . لهذا افضل ان
اقوم بالرحلة فى طائرة ذات محرك واحد لا ثلاثة . هذا اذا
لم ندخل فى اعتبارنا كذلك الفرق الكبير بين الثمنين . والطائرة
الكبيرة اصعب قيادا فى الجو العاصف .. »

ودار « نايت » فجأة في مقعده والتقط سماعة التليفون :
« أعطنى هارولد بكسبى فى بنك الدولة الاهلى .. بكسبى .
ماقوك فى الحضور الى هنا لبضع دقائق ؟ ممكن ؟ .. فى
مكتبى . »

وحضر بكسبى - وهورئيس لفرفة التجارية - بعد عشر
دقائق يعلو وجهه الابتسام ويفيض مرحا . وحديثه 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 « نايت » مخاطبا اياى : « سليم - لقد قلت ان
لديك الآن بعض المال . فمن شركاؤك فى هذا ؟ »

- « اجل ياسيدى - استطيع انا ان ادفع الفى دولار ، وقد
وعد ماجور لامبرت بان يدفع الفيا اخرى ، كما ابدى ايرل
تومسون وبيل روبرتسون استعدادهما للمساهمة ، وان كنت لم
اتحدث اليهما عما يمكن ان يدفعاه . »

وقال بكسبى : « الا تظن ياسليم انه ينبغى ان تشتري
طائرة فيها اكثر من محرك واحد ؟ »

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

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

ولكنه مع ذلك لم يمض في اعتراضه بل قال : « دعنا نفكر في الامر يوما او يومين ، ونحدث فيه اصدقاءنا . ان علينا ان نبدا العمل في الحال ان كنت حقا ستقوم بهذه الرحلة . قابلنى في مكتبى يوم الاربعاء الساعة العاشرة . »

ولم اكد اصدق ما اسمع ، فقد كنت ارجو ان احصل على وعد بالف دولار اخرى ، ولم يدر في خلدى قط انى سأجد من يعرض على ان يأخذ العبء كله على عاتقه .

كان الثلج يتساقط على مطار « سبرنجفيلد » بين الحقول حين اجتزت اليه بطائرة البريد منطقة يتخللها المطر الممتزج بالثلوج . ودرجت بطائرتى والرياح تهز جناحيها هزا عنيفا الى ركن من اركان السياج . وسلمنى قائد عربة البريد تقريبا عن الجو في شيكاغو يدل على ان الجو هناك لم يكن اقل سوءا منه هنا . وكانت السحب على ارتفاع ثلاثمائة قدم . وقد اوشك 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 وضع النهار فكيف استطيع انا الطيران الى الشمال بالليل ؟ . ولكن لعلنى استطيع ان ابلغ « بيوريا » . وقد ترتفع السحب شيئا ما حينئذ بين بيوريا وشيكاغو ، فاستطيع ان اشق طريقى هابطا من خلالها .

وكانت رقائق الثلج تذوب على وجهى حين فتحت صمام البترول كى اغادر المطار . وبدا القلق يساورنى بعد ان طرت خمس دقائق . اهنالك خلل في المحرك ؟ وقطعت وصلة الكهرباء اليسرى ثم اليمنى . وحين قطعت اليمنى بدا المحرك يهتز وتتقطع حركته ، فعادت الى مطار « سبرنجفيلد » . وسألنى قائد العربة ، وكان ما يزال ينتظر ، ان كنت اريد ان ارسل البريد بالقطار ، واجبت : ليس بعد . فلألقى لانا نظرة الى توصيلات الكهرباء ، ووجدت الخلل في الحال زمبرك غير مثبت . وعاوننى

السائق بأن ادار المحرك ثم لوح لى بيده وانا اغادر المطار .
وكف الثلج عن السقوط بعد عشرين ميلا شمالي «سبرنجفيلد»
وهبطت في شيكاغو من بين سحب لايزيد ارتفاعها على ٥٠٠
قدم ، ثم سلمت اكياس البريد وتناولت عشاءى . وحل موعد
النوم ، ولكنى لم اتم تلك الليلة ، فقد كان على ان اعود ادراجى
ذلك الطريق كله ، لاقابل هارولد بكسبى في بنك الدولة
الاهلى بسانت لويس غدا الساعة العاشرة تماما .

وطلبت الى السكرتيرة ان انتظر وهى تقول : « ان مستر
بكسبى لايزال في الاجتماع ، وسيفرغ منه بعد بضع دقائق »
وجلست على أحد المقاعد تجاه موظف كان يعد رزما من
الاوراق المالية ذات العشرة والعشرين والخمسين دولارا .
واحسست بملاسى تضيق على ، وبينقصة قميصى تضغط
عنقى . كيف يقبل بنك ان يمول مشروع الطيران الى باريس ؟
انى اريد ان اطمى بطائرة مثقلة ، ذات محرك واحد ، خلال
اجواء مجهولة فوق آلاف الاميال من الماء .. وفجأة رايت بكسبى
الى جانبى . ونهضت لاصافحه فبادرنى بقوله : « سليم - ان
ما تعزمه لامر شاق ، ولكننا تناقشنا فيه ، ونحن الآن معك .
ويحسن بك من الآن فصاعدا ان تترك امر المال لنا ، وستتمكن
من تدبيره اذا لم يزد على ما اخبرتنا به . وعليك ان تقدم
الالفى دولار التى لديك ، وستتصل نحن بالتليفون بمساجور
لامبرت وايرل تومسون وبيل روبرتسون وندير ما تحتاج اليه .
والآن فلتركز جهبك فى الطائرة والاستعداد للرحلة ، لاننا نريد
ان نتأكد من ان المشروع ممكن التنفيذ . لا ترتبط باى اتفاق
قبل ان نلتقى ثانية ، ولكن انبئنا بمجرد ان تصل الى شىء حاسم
فى الموضوع . »

وعدت فى السيارة الى مطار لامبرت فيلد وكانى طفل صباح
عيد الميلاد . سأتصل الآن بكل صانعى الطائرات فى الولايات
المتحدة . ان شركة «ترافل اير» فى « وشتا » تنتج طائرة تصلح

للفرض . وقد قرأت عن طائرة أخرى ذات محرك واحد من صنع شركة تسمى « ريان » في سان دييجو . وقد اثبتت مقدرة فائقة . ولما كانت شركة ترافلر اقرب الى ، فقد قررت ان ابرق اليهم . اولا لاسئالهم ايستطيعون صنع طائرة للرحلة بين سانت لويس - نيويورك - باريس .

وجاءني رد سريع بانرفض . حسن اذن ، فلأجرب « ريان » ولو انها شركة جديدة صغيرة وغير معروفة . وبعدها ابرق الى « كيرتس » و « بويج » و « دوغلاس » و « مارتن » . وساذيل برقياتي بأعضاء « 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 امكنكم فعينوا الثمن وموعد التسليم .

شركة روبرتسون للطيران «

وجاء الرد تلغرافيا :

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

ريان للخطوط الجوية «

اذن فستتكلف الطائرة والمحرك معا حوالى عشرة آلاف دولار ، وهو مبلغ فى نطاق ميزانيتى ولكن الى اى حد استطيع ان اتق بهذه الصفقة ؟ هل لدى شركة « ريان » مهندسون اكفاء ؟ ومع ذلك فهانذا اجد اخرا من يهتم بعرضى ويتخذ فيه قرارا سريعا . وارسلت برقية اخرى اطلب فيها المواصفات ، واتعجل موعد التسليم . وجاءني رد سريع آخر :

« مقدار البترول ٢٨٠ 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 .

واخذت البرقية الى بكسبي ونایت ، ولكنهما لم يسمعا من
قبل بشركة ريان : اى نوع من الطائرات تنتجها هذه الشركة ؟
واجبت : انها طائرة ذات محرك واحد وجناح عال مثل
بلانكا ، غير ان مقعد قيادتهما مكشوف وطول جناحيها اقصر
.. 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 مشروعا نقضه ورود البرقية التالية من جوسب بلانكا :
« مستعد لتقديم عرض مفر بشأن الطائرة بلانكا للرحلة
المتصلة بين نيويورك وباريس . اقترح ان تحضر الى نيويورك في
اقرب وقت لبتناقش 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 . الان ساسبق كل من ينوون القيام بالرحلة .

ان طائرة رايت - بلانكا اصلح طائرة لتلك الرحلة ، ولدى
العون المالى لشرائها . وارسلت برقية الى بلانكا ، انبئه انى
ساحضر الى نيويورك ..

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

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

- اذن انت تريد شراء طائرتنا بلانكا .. ؟

- اجل يا سيدى . وهذا يتوقف على الثمن ..

- سنبيعك البلانكا وهى احسن طائرة تستطيع الان ان تجدها للطيران بين نيويورك وباريس .. اجمعت كل ما يلزمك من مال .. ؟

- جزء منه فقط . فنحن لا نريد جمع مال كثير قبل ان نعرف اية طائرة سنشتري .. كما اننا نعتقد ان اصحاب المصنع ينبغي ان يساهموا شئ ما ، فان الطيران الى باريس فيه دعاية كبيرة ..

- نعم سنساهم .. ان بلانكا ثمنها ٢٥٠٠٠ دولار ، وسنبيعها من اجل الرحلة بخمسة عشر الفا ، فنكون قد ساهمنا بعشرة آلاف ..

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

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

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

- ان هذا ثمن زهيد لطائرة مثل بلانكا .

وقلت اخيرا : يجب ان اعود الى سانت لويس قبل ان اعطيكم جوابا حاسما . سأحدث الى شركائى أولا ..

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

— ما رايك فى تسميتها « روح سانت لويس .. ؟ »
ولم اكد اسمع سؤال بكسبى ، فقد كنت مشغولا بالتحديق الى ارقام كتبت على شيك امسكه فى يدى : خمسة عشر الف دولار .. !

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

وقلت : ساسافر الى نيويورك عصر اليوم . وسأحاول ان اهبط ببلانكا فى مطار لامبرت فيلد فى خلال اسبوع .

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

وعقدت الدهشة لسانى .. !
وواصل كلامه قائلا : انك لابد تعلم اننا لا نستطيع ان نقبل اى انسان يتقدم لقيادة طائرتنا عبر المحيط ..

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

وقال ليفين : ان شركة كولومبيا للطيران لاستطيع ان تقبل

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

فاجبته : ان ذلك يعنى في نظرى اننا 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 عشاء رحلة طويلة . اتريدون بيع الطائرة ام لا ؟
ان كنتم تريدون فلن عقد الصفقة الآن ، ولا فسابحث عن طائرة
اخرى ..

واجاب في لهجة تأكيد : اجل .. اجل .. نحن نريد بيعها ،
ولكننا خيم 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 ، او لا نشترىها . اتقبلون الثمن ام ينبغي
ان ابحث 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 تبعوا الان فمن الخير ان ابدا البحث
عن طائرة اخرى في اسرع 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 رايك .. ؟

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

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

نحن الآن فى الإِسبوع الثالث من فبراير . وحتى لو استطاعت
شركة « ريان » أن تصنع طائرة فى شهرين فلن استطع الطيران
الى باريس قبل أواخر ابريل . اما بلانكا فانها هنا بالفعل . .
ولعل ليفين قد قرر الآن أن يعهد الى تشمبرلين بالطيران من
نيويورك الى باريس . . لقد جئت فى مؤخرة المتسابقين . .
فالناس لا يعرفوننى التفاتا ، بل ان كثيرا منهم لا يعلمون بوجودى
على الإطلاق .

واشيع 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 اذيع ان كوماندور بيرد سيحاول الطيران
بطائرة جديدة ذات محركات ثلاثة من صنع فوكر . ولا بد انه
قد وجد عونا ماليا يقرب من مائة الف دولار . وذكرت
الشائعات ان « سيكورسكى » سيصنع لكابتن « رينيه فونك »
طائرة ذات عدة محركات بدلا من تلك التى تحطمت وهى تهم
بالطيران فى سبتمبر الماضى . . وربما كان فى اورويبا الان عدة
طائرات تجرى تجاربها الاخيرة لعبور المحيط . وهكذا يبدو
من المؤكد ان احدهم سيبدأ الرحلة قبل أن تستطيع شركة
ريان صنع طائرة لى . على انه سيبقى امامى فى تلك الحال رحلة
المحيط الهادى ، وما اظن ان احدا يعد لها العدة الآن . . ولكنى
لن احصل على الخمسة والعشرين الف دولار قيمة جائزة اورتيج

وقال هارى نايت : سليم ، فلنثبت عند مشروع الطيران بين
نيويورك وباريس ، فهو المشروع الذى بدأنا نفكر فيه . .
وكننت قد عدت الى سانت لويس بعد رحلة حزينة بالقطار
من نيويورك ، واقترحته انه ربما كان من الحكمة ان نعدل الى
مبور المحيط الهادى . فقلت :

- سيكون لدينا متسع من الوقت لصنع طائرة وربما امكننا
اقتناع بعض الهيئات أن ترصد للمشروع جائزة كجائزة اورتيج .
ستكون الرحلة اطول ودليلا اعظم على مقدرات الطيران .

ولكن نايت وبكسبى لا يريدان العدول ، ولم اكن اعرف حتى
لك اللحظة مدى حماسهم من اجل . لقد كان املى الوحيد
ن اجدعونا ماليا ، فاذا بى اجد شركاء حقا . .

وقال بكسبى : سنعيد المال الى البنك ، على ان 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 لمثله في سانت لويس عند مغادرتي اياها وهي ممطرة باردة ، والفيتيه هنا في ٢٣ فبراير دافئا يتأرجح فيه سعف النخيل في الشمس المشرقة .

نقذت سائق السيارة اجرتي ، 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 انه دون الثلاثين بقليل .

قال ماهوني :

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

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

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

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

ثم قادنى ماهوني الى مكتبه .

قال : اننا نود ان نبني لك طائرتك . .

فاجبته : لقد ذكرت في برقيتك ان الثمن هو ستة آلاف دولار دون محرك ، فكم يكون ثمنها كاملة .. ؟
فاجاب اذا ركبنا محرك هورلوند فان الثمن يصل الى تسعة آلاف دولار . واذا اردت تركيب آلات اضافية مع المحرك الجديد فسيرفع ثمنها الى عشرة آلاف دولار او اكثر ..
فقلت : انى افضل ان اقود الطائرة بمحرك جديد ، واريد مروحة من المعدن ، ويلزم لى عداد الدوران والميل .. واحب ان تكون بها بوصلة الاتصال الكهربائى بالارض ..

فقال ماهونى : اليك هذا العرض .. سنزودها بالمحرك والآلات الاضافية بثمن التكلفة ، دون عمولة لنا ، فنحن يهمنا هذا الطيران ايضا .
- وهل يمكنكم صنعها ؟

- نعمتقد ذلك ، ويحسن بك ان تتحدث في هذا الشأن مع دونالد هول الذى اعد التقدير .

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

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

لقد كان ضروريا ان اقابل دونالد هول لاتبين مدى قدرته كمهندس قبل ان اعطى شركة ريان امرا بالعمل ..

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

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

لتنمكن الطائرة من الصعود الى عرض طائرتنا ذات الجناحين ،
وجوب اضافة عشرة اقدام الى مسافة معقولة بصهاريجها
المتلثة . اما صهريج الجاز الرئيسى فيجب ان يثبت فى الهيكل
بالقرب من مركز ثقل الطائرة . والآن اين نضع مقعدك ومقعد
ملاحك .. ؟

فقلت : اننى اريد مقعدا واحدا لاننى ساقوم بالملاحة ايضا !
ففزع هول وقال :

— اعتقد انك بحاجة الى ملاح يساعدك ويخفف عنك ..
— اننى افضل ان احمل بقدر ثقل الرجل وقودا ..
— اذن فهذا يقلل من طول الهيكل ويوفر لنا ٣٥٠ رطلا ،
اي 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 وقود يكفى لاربعة آلاف ميل .
ولما وصف هول التغيرات الهامة المزمع ادخالها على تصميم
طائرة ريان ، قال له ماهونى :

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

فاجاب هول : انا اعتقد ذلك اذا اشتغل العمال وقتنا اضافيا .
فالتفت ماهونى نحوى وقال : لقد اتفقنا .. اعطنا الموافقة
.. وسنبدا . وستكون النفقات عشرة آلاف وخمسمائة
وثمانين دولارا بمحرك هورلوند ، مع آلات اضافية اخرى ،
وذلك بثمان 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 بان امضى فوراً فى التعاقد ، وبأنهم اختاروا لطائرتنا 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
تندفا بشمس الصباح ، فسألنى : أين نضع مقعدك .. ؟

فأجبته : خلف صهريج الوقود ..

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

— لا حاجة بى الى النظر الى الامام فى الطيران العاوى .
ولم لا نضعه فى الخلف .. ؟ ان كل ما يلزمنى لا يتعدى نافذة
فى كل من الجنبين ..

قال هول : لكن ذلك . انك والله للملاح . وان الكابينة المحكمة
لتزيد سرعة السير ..

وسطر على كناشته ملاحظات وقال : ان مسطح الدليل يجب
ان يكون اكبر من نظيره فى الطائرة الاخرى لتضمن اتزاننا اكثر
فى الطيران ، ولكن ليس لدى الوقت لاصمم ذبلا جديدا 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 ان نضيع وقتا فى غير ما هو
ضرورى .

قال هول : اننا نضع التصميم الآن فى صورته النهائية ،
وسابدا بدراسة الثقل والتوازن ، واشفع ذلك بدراسة
الضغط ، واسرع بالرسم اللازم حتى يشرع المصنع فى العمل
وصر مقبض باب غرفة الرسم ، ودار القفل ، وسمعنا
فرقة عالية . انه ماسهونى ، فادخلناه ..

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

« وناميكر » يعاخذ الطيران من نيويورك لباريس ويمول بيرد في مخاطرته بمبلغ ١٠٠.٠٠٠ دولار

وردت برقية من نيويورك فخواها ان رودمان وناميكر يعاخذ
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
يهم بالتحليق فى سبتمبر الماضى ..

فعلويت الجريدة وقلت وانا اقف : خير لنا ان نتعشى ..
واعتدل دونالد هول فى مقعده ، حيث كان يشغل 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 اشهد انوارا بالليل اعرفها ، وكنت
استطيع 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 شركالى بسانت لويس فى مركز من المسؤولية لا
يحسدون عليه ، فاثرت ان اعلم 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 : صيفتين مستطيلتين
لرسم مسقط مركيتور الذى يمتد داخل الارض حتى يشمل
نيويورك وباريس وما يليهما ايضا . كما وجدت بالمحل نفسه

رسما مزوليا ، وتذكرت درس الجيش : الدائرة الكبيرة المحيطة
بسطح الارض ترسم خطا منحنيا على خريطة مركبتور ، ويقابلها
خط مستقيم في الرسم على المزولة . . لماذا . . ؟ لانك
لا تستطيع ان تسليخ سطح الكرة وتبسطها ، وليست جميع
الخرائط الا مساقط منحرفة بشكل ما ..

وهيا لى دونالد هول مائدة في 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 نقطة كل
نقطة منها على بعد ١٠٠ ميل الى مسقط مركبتور ، وسلكت
هذه النقط في خط مستقيم ، ودونت عند كل نقطة منها في
شكل زاوية المسافة من نيويورك ، والطريق المغناطيسى للتغير
التالى . فكانت المسافة ٣٦١٠ اميال على وجه التحديد . ومر
الخط المنحنى المتعدد الزوايا الذى رسمته شمالا بنوفاسكوتسيا
ونيو فون ديلاند ، 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 في المكتبة العامة بالبلدة كتبا تشرح الحساب الدائرى ،
فقررت ان ارسوم طريقا آخر عبر المحيط مبنيا على حساب
المثلثات . ولم يكن هذا العمل بسيطا ، وبعد أن قضيت عدة
ايام فيه وصلت الى نقطة تبعد ١٢٠٠ ميل من نيو فون ديلاند ،
وتتلاقى مع طريقى الحسابى على الخريطة بالضبط ، مما جعلنى
اقرر ان الاستمرار في 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 ينبغي لى ان اشترى مقياس الزوايا وادرس 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 ان استمر به الى مطار « لورجيه » ، حتى لو انحرفت مئات الاميال عن الطريق متبعاعشواطى اوروبا الطويلة . وبعد ان اخبرت هول بذلك صممناعلى رفع حمولة الصهريج الى ٢٥ جالونا ..

احدى الفرق تعاضد ديفيز الطيران من نيويورك لباريس

١٤ مارس - يزعم اللفتنانت كومانر متشل ديفيز ان 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 اتم هول رسم تصميماته ، وتقطع العمال بالشغل ساعات اضافية . وكانت انوار المصنع تضاء غالبا ، 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 » بـ ٤١٠٠ ميل مع الاقتصاد فى الوقود فى اثناء الرحلة .

ننجر يطير عبر الاطلسي

باريس في ٢٦ مارس - صرح السكابتين تشارلس ننجر ، وهو من افذاذ الطيارين في الحرب العالمية انه 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 اعلن عنها ، للطيران بين نيويورك وباريس بخلاف مشروعى . وهذه المشروعات هي بيرد وفونك ، وديفيز ، وننجر .. وهاهو ذا كلارنس تشمبرلين يستعد حتما بطائرته من طراز بلانكا، والتي كنت انوى شراءها في فبراير الماضى ..

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

تجربة طائرة باريس

بريستول في ٩ ابريل : قام اليوم اللفتانت 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 احب ان اجربها تجربة كاملة » .

وضع شمال مصنع ريان نصب اعينهم ان يسجلوا رقما قياسيا في سرعة بناء الطائرة ، وهم يطلعون مثلى على الصحف ، ونحن الآن في شهرنا الثانى . وقد اطلت التفكير فيما يمكن ان اخطيء فيه ، حتى فيما يجب ان افعل لو اضطررت الى الهبوط فى البحر . وكنت من وقت لاخر اذهب الى دتش فلاتس

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

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

طائرة تضرب رقما عالميا في قوة الاحتمال

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

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

لهذا اشتريت خرائط ، وبدأت اضع خطتي لاعبر المحيط
الهادي مارا بجزر هاواي ، وذلك في حالة ما اذا غلبني احد
على امرى في محاولة باريس . وسأحتاج دون شك الى راديو
موجه ، او ملاح ، ليعشر على هذه الجزر الصغيرة وسط
المحيط . وفي لوس انجيلوس مهندس يعتقد انه يستطيع
تركيب راديو خفيف الوزن ، وسأصل به في هذا الاسبوع .

أمريكا تتحطم في تجربة طيران

نيويورك في ١٦ ابريل - سقطت بعد ظهر اليوم ، في ميناء
تريبورو الجوى طائرة فوكر ذات المحركات الثلاثة والتي كان
يقودها الكوماندور رتشارد ايفلين بيرد وملاحوه ، وهي التي

اعدها لسباق نيويورك - باريس ، فبينما كانت الطائرة تهم بالهبوط بعد تجربة طيرانها الاول انقلبت ، وأصيب ثلاثة من ملاحيه الاربعه ، واصابها عطب كبير ، ولكنه يمكن اصلاحه ..

لم اكد اصدق الخير .. لم يصب تونى فوكر . ولكن بيرد وبنيث ونوفيل اصيبوا ، وهم كل ملاحى باريس ، ومع ائى احب ان اكون اول من يقوم بالرحلة ، فانى اكره ان يصيب منافسى حظ سىء ..

وساد مصنع ريان جو من التوتر ، وكتب العمال اسماءهم على عارضة الجناح الامامية قبل ان يثبت غطاء المصنع عليها . وجهزت كل الادوات اللازمة لنزولى فى البحر مثل قارب من المطاط ، وقربة للماء ، وعلب مأكولات مما يستعمل فى الجيش ، وصواريخ وهاجه ، وضعت كل صاروخ منها فى قطعة من اطار الدراجات المحكمة التغليف ، واصبحت « روح سانت لويس » على قدم الابهة والاستعداد . وسابدا تجاربى فى الطيران . واقترح على هول ان تقوم بتجربة الطيران بالحمولة الثقيلة فى ميدان الاستعراض الطويل بارض الجيش المهجورة بمعسكر كيرنى ..

طائرة ننجسر تتم اختباراتهما

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

« ان الاصلاح فى طائرة فوكر ذات المحرك الواحد المعدة للكوماندور بيرد « امريكا » فى سبيل الانجاز ، وان بلانكا زودت بالآت جديدة وانها ستقلع سرا بعد ايام قليلة ..

لو ان الحوادث مكتنتى من الحضور الى سانت ديجو قبل حلولى بها بشهر واحد ؟ ! فقد كنت فى حاجة الى ثلاثة ايام او اربعة على الاقل قبل ان انقل «روح سانت لويس» الى المطار.

ووصلت برقية من واشنطن فحواها ان رقم رخصة طائرتي ن - و - ٢١١ ، وان رخصة الطيار المخصصة لي ، ارسلت بالبريد . وكان العرف قبل الان يجرى على ان كل ما يلزم للطيار من ترخيص هو مقدرته على التحليق بطائرة في الجو - ووصلت برقية اخرى ، مفادها ان مصنع المحرك سيضيف سخانا لسحب الهواء بالكاربوراتور اذا انا اردت 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 ..

نقلنا « 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 ان لا حل له الا بان نهدم جزءا من الحائط ، ولكننا تغلبنا عليه بامالة الجناح بزاوية وخلع الابواب المزدوجة العليا .

مصرع ديفيز ووستر

طائرة الفرقة الامريكية ترتطم عند التحليق

هامبتون في ٢٦ ابريل - فقد لفتنانت كومانر نوربل ديفيز والملازم ستانتون 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 لانجلى ..

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 منبدء العمل فى صنعها .. ما أعجب أن يحرك الانسان
عجلة عظيمة كهذه ..! ونظرت الى آلاتى ، والى المطار ، وفى
السماء ، رفحت 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 جنايح ضبط التوازن اعلى
مما يجب ، وتحتاج العوامة الى قليل من الضبط ، فدونت هذه
الملاحظات فى اللوحة ، ثم دفعت عصا القيادة جانبا ، فسقط
احد الجناحين ، ولكن استجابة الجنيح كانت ابدا 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 ، واطلقت العصا ، فهبط مقدم
الطائرة ، وانتظرت ان تعود ادراجها الى الارتفاع بالوضع الطبيعى
ويبدأ حرتان . ولكنها بقيت متجهة الى اسفل حتى قبضت
على عصا القيادة ، وارغمت الطائرة على الطيران المستقيم ، ثم
رفعت قدمى عن الدفة وجعلت اوجها باليد فقط . ولما عمدت
الى امالة الجنيح للاستدارة ، كان الهيكل يميل للجهة المضادة ،
فوضح جليا ان 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 اقام 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 بريج عاصفة قفز المؤشر الى ١٢٠ ميلا في الساعة . وكنت اوقف 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 اول 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 التوالي جعلت مسافة الجري للتحليق تطول ويرتفع العجل فوق الاحجار المقلقة . وفي اختبار ال ٣٠٠ جالون ارتفعت الطائرة في ٢٠ ثانية ، ولكن العجل كان يلقي صدمات شديدة في الهبوط اكثر من التحليق .

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

وسال رئيس الميكانيكيين عما اذا كنا نريد اضافة ٥٠ جالونا اخرى . وكنت انوى ان احملا ٤٠٠ جالون ، ولكن ماذا يكون امرنا لو انفجر احد الاطارات ؟ ان مشروعنا كله يقضى عليه . ومن ثم فلن اهبط 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 أجريه 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 أريد ان اطر
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 نيو يورك 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 متناقلة
واختفت فى السماء غربا .

وقضيت بقية يومى فى دراسة الخرائط عن المحيط الهادى .
وكانت الجزر التالية لهنولولو هى التى تهمنى ، وتظهر على
الخريطة كرووس الابر . وساءلت نفسى هل أجد فى شطوطها
مكانا صلبا وطويلا يمكننى الهبوط فيه والطيران منه؟ يجوز .
وعلىنا ان نضع «لروح سانت لويس» افاريز عوامة، ولكن هل
تستطيع طائرتى بهذه العوامات ان 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 ننجسر وكولى شوهد بعد نيوفوندىلاند، وكلماتقدم النهار ظهرت طبعات متلاحقة بالخط الكبير تحمل الانباء ...

وصول الطيارين الفرنسيين الى نوفا سكوتشيا

رؤية عابرة المحيط بعد بورتلاند

عابروا الاطلنطى فوق بوسطن

ومرت ساعات لم يرد فيها نبا عن نزول الطائرة فى نيويورك .
واخيرا ورد نبا مجلّل بالسواد !..!

ننجسر وكولى فقدا

واختفى الطياران الفرنسيان كما تختفى اشباح نصفالليل !
وليس يعرف احد على وجه الدقة هل شوهدا حقا بعد ان غادرت الطائرة سواحل فرنسا ؟ ولكن من المحقق ان « الطائرة البيضاء » قد سقطت فى مكان مامن البحر او البر قبيل ان تصل الى هدفها لنقاد الوقود .

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

وزرت اليوم محطة الارصاد الجوية وانا اعظم املا ، لان عاصفة الضغط المنخفض التى كانت تعترض طريقى مدة ثلاثة ايام الى سانت لويس اخذت تتحرك شرقا .

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



فونك يحيى لندبرج
« سمحت بها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الفصل الرابع

اليوم هو العاشر من مايو الذي يجب فيه ان ابرح سانت ديجو، فودعت رجال المصنع وذهبت الى دتش فلاتس ، ومنها طائرا الى مطار روكويل في نورث ايلاند ، وهى نقطة البدء عندى فى الساعة ٣ر٥٥ بتوقيت الباسفيكى . كانت «روح سانت لويس» تحلق فى الجو متجهة الى سانت لويس ، واقبل الغروب وانا فوق اريزونا ، وقد سجل مقياس الارتفاع ٨٠٠٠ قدم، ولازال ارتفع لاحلق فوق قنن الجبال . وبرد الجو ، واظلمت الدنيا الا قليلا من ضوء القمر ، ولم اعد ارى 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، وحدث ضوءاء وتفتوتات، وبدأت الطائرة تهتز . فقبضت على عصا القيادة، ونظرت الى اسفل ، ورايت فى ضوء القمر اننى فوق جبال . وفتحت صمام البنزين ، والقيت النور على لوحة الآلات ، فرايت 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 الاضطرابى ليلا وفوق الجبال ، قطع الصلة برحلة باريس . وانا الآن فوق منطقة من اشد 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 تدريجيا ، وان كنت لا أزال على عدة آلاف من الأقدام ، والمحرك يدفعنى .. ولكن ما اتجاه الريح ؟ يحتمل أن يكون شماليا غربيا ، 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 ارطال . . هذا احتراق طبيعي .. والكهرباء ؟ ولكن الماكنيتو سليم وهو يسر بالماكنية . هل هناك ماء في الكاربوراتور ؟ لقد جففنا كل نقطة منه .

وفتحت صمام البنزين الى آخره، ثم أقلتة فخف التقطيع قليلا ، وفتحت ضابط المخلوط باحتراس ، فظهر شيء من التحسن . ولست أدري لماذا لم تنجح هذه المحاولات من قبل، وأخذ المحرك يسير سيرا حسا . وظللت ادور طائرا ، 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 مصعدا في الهواء ، لأتجنب قمم الجبال . ولابد لى من الارتفاع على ١٠٠٠ قدم على الأقل ، وكنت كلما أوغلت في الارتفاع ، ازدادت حركة التفويت في الماكنية وساءت الحالة .

وبدا توهج النجوم يذبل في السماء ، مما يدل على اقبال الصباح . وقد اجتزت من قبل صحارى وجبالا بالليل . وبلغت في وقت ما ارتفاع ١٣٠٠٠ قدم . والآن وقد هبطت الى ارتفاع اذنى ، فقد أصبح المحرك يدور في يسر وسهولة . وأنا الآن فوق مكان ما من كنساس ، ولكن أين ؟ وماهى المسافة الباقية؟ وإذا كنت قد وقعت في اخطاء 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 ، وقاطعتني سكة حديد آتية من الشمال الغربى الى مدينة صغيرة تحت جناحى الأيمن . ومن أربعين دقيقة مضت عبرت نهرا واسعا ، فإذا كان هو الأركانساس ، فأنى 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 ابعد خمسين ميلا تقريبا جنوبى الخط الذى يجب ان أسير فيه . وهذا طبعى ، لانى قضيت تسع ساعات فى مهب رياح اجهلها ، ولعل طريقى عبر المحيط يكون احسن حالا .

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

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

وقال احد مراسلى الصحف: «لقد قيل ان 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 نرجس 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
نرجس وكولى قد فقدوا ، فلا بد أن يقوم أحدهما بما حاولا
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 ، لأن
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 ، وإن تطير فى الصباح .
وحلقت فى الساعة ٨ ١٣ صباحا . وبعد سبع ساعات
ظهرت جزيرة مانهاتان من تحتى . وبعد ضواحي لونج ايلاند
رايت ثلاثة مطارات ، هى كورتس وروزفلت ومطار متشل
للجيش . وقد بدت ارض متشل خشنة ، أما كورتس
حيث كنت أزمع النزول به فهو أصغر 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 هابطا ، ثم عدت ادراجى لان المصورين يدخلون من كل مكان، ووقف بعضهم حيث كنت اريد ان انزل ، فانحرفت عن الطريق ونزلت بزاوية مع الريح .. وسرعان ما احاط مصورو الصحف بالطائرة ، وكنت اصرخ فيهم ان يتعدوا عن المروحة، لكن احدا منهم لم يعبأ بالتحذير. وأوما لى بعض الميكانيكيين الى احدى الحظائر ، فقطعت التحويلة، واوقف بعضهم العجل، وصعد آخرون الى كابيتنى صاحبين ، بينما كان رجل تظهر عليه ملامح السلطة يشق طريقه بينهم .

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

واقبل على شخص آخر اهيف ذو شارب ، وقال : « انا ديك بلايث مندوب شركة رايت للطيران فى المسائل العامة . وقد اوصيت ان اقدم لك اى مساعدة يمكن تقديمها » .
وسألته عما اذا كان هناك خبراء ميكانيكيون ليفحصوا المحرك .

فاجاب : « ان احسن خبراء محركات هورلوند فى المملكة هنا تحت امرك ، واظنك تعرف « كن بوديكر » وهذا هو « اد موليجان » .

وتزاحم المصورون عند ما هممت بالنزول ، ولم يكونوا كزملائهم فى سانت ديجو او سانت لويس، اذ كانوا يتشاقون ويتدافعون بالمناكب ، ليحظوا بمكان يلتقطون منه صورهم من اى زاوية ممكنة. وهجم المخبرون يوجهون اسئلة سريعة حتى شق ديك بلايث الطريق صائحا : « دعونا ننظم هذا » .

وظهرت فوق رؤوسنا طائرة كبيرة ذات ثلاثة محركات ، ناتجت انظارنا اليها . انها « امريكا » تطير بعد اصلاحها من شررتها فى الشهر الماضى .

وقال احدهم : «لابد ان بيرد قد استعد من جديد للمحاولة»
وبينما كان بلايث يعد لهم حديثا صحفيا تسللت الى
الحظيرة، وكان الميكانيون يدخلون اليها «روح سانت لويس»
واستعد بوديكر وموليغان لفحص المحرك، ولكن الوقت كان متأخرا
وقلت لهما اننى اريد ان اتكلم بالتليفون لتكون البوصلة معه
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
امرى بتوريد الجازولين . ولقد كانت دهشتى عظيمة لان كل
الترتيبات التى فكرت فيها وجدت الممثلين لها حاضرين .
وامسك بلايث بذراعى قائلا انه جمع الصحفيين للحديث .
ووجدت عشرين منهم او ثلاثين فى مكتب يجاور احدى الحظائر.
وابتدات الاسئلة :

- «متى تزمع التحليق لباريس ؟»
- فاجبت «بان المحرك يحتاج الى بعض الاصلاح ، كما انى
اركب بوصلة جديدة ، ومتى وجدت نفسى على تمام الاهبة
فسأخلق عندما يسمح الجو .»
- «هل تعتقد انك تستطيع التحليق فى الصباح ؟»
- «لست اعرف الآن متى اخلق . وقد ابقى عدة ايام»
- «اى نوع من الملاحاة تتبع ؟»
- «الطيران الاعمى .»
- «هل تحمل آلة السدس لتحديد خطوط الطول ؟»
- «لا .»
- «ما رايك فى جهاز راديو ؟»
- «لا احمل راديو لانه ثقيل ولم يهذب التهذيب الكافى.»
- «ولكن بيرد وتشمبرلين سيحملان راديو وآلة السدس»
- «فكرت فى الامر مليا وفضلت ان احمل بدلها وقودا»

وانتهت الاجابة عن الاسئلة الخاصة بالطائرة والطيран ،
وبدأت اسئلة اعتبرها شخصية محضة أو سخيغة !!

« هل تحمل قدم أرنب ؟ »

« ما هي فطيرتك المفضلة ؟ »

« ما هو شعورك بالنسبة للفتيات ؟ »

واقبل الظلام مع انتشار الليل ، وذهبت الى غرفتي
بفندق جاردن سيتى القريب من المطار . وثناء العشاء دخل
على اصحابى الجدد ، ومنهم بلايث ، وسألنى أن أحدد موعد
القيام لان طريق السير فى مطار روزفلت مغلوق لمسافة ميل .
وهو المكان الوحيد الصالح لتحليق طائرة ذات حمل ثقيل .
وقد استأجر الكوماندور رتشارد بيرد المطار، ولكنى قداحصل
لك على اجازة استعمال طريق المسير . وطائرته « فوكر » ذات
الثلاثة المحركات رابضة فى احدى حظائره . و« بلانكا » فى مطار
كورتس قريبا من « روح سانت لويس » . فسالت: لماذا لم تقم
بلانكا الى باريس .

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

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

وقال بلايث ان اكوستا قد انسحب وانه سيراقد بيرد .
وبعد العشاء ركبنا سيارة الى مطار كورتس، ووجدنا موليجان
يشغل فى المحرك، وبودكر يخلع سترته ويبدأ العمل . وغادر
بلايث الحظيرة ليتحدث الى مخبرى الجرائد ، ولما عاد قال ان
وصولى الفجائى قد حرك حمية المتنافسين، وقال صبية الجرائد:
« يظهر ان الميكانيكيين سيعملون طول الليل فى فوكر وبلانكا »

عدت الى الفندق ونمت ليلتى . وفى الصباح احضر لى بلايث
صحف نيويورك، فحملقت فيها وعرتنى دهشة حين وجدت
اسمى مكتوبا بخط كبير فى الصفحة الاولى :

لندبرج هنا متأهب لعبور البحر تشمبرلين ولندبرج يستعدان للذهاب

قال بلايث : « لقد حظيت بالاعجاب ، ولا يمكن ان يسخر احد من طيرانك من كاليفورنيا . »

وسالته : « ماحالة الجو ؟ »

فاجاب : « لا يزال سيئا . »

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

قال موليغان : « ان 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 يودعني ويدعو لى بالسلامة . وحضر الكوماندور بيرد الى حظيرتى ليدعونى الى استعمال طريق مطار روزفلت دون مقابل ، ولو انه يود ان يكون اول الهابطين في مطار لى بورجيه .

واشتغلت في « روح سانت لويس » اغلب الصباح مع الميكانيكيين وخبراء الآلات . واخذ موليغان يركب سخان هواء (كاربوراتور) ، اذ اكبر الفظن ان الخلل الذى طرا على المحرك فوق الجبال القريبة كان سببه الهواء البارد . ومشيت بعد الغداء الى مطار روزفلت لافحص طريق المسير خطوة خطوة ، فوجدت سطحه اميل الى النعومة ، وعلى ان اقطع طريقا اطول مما توقعت لاطوف حول نيويورك . ودخلت المطار سيارة لتنقلنى ، ورجل من الشرطة على موتورسيكل لحراستى الى حظائر مطار كورتس . وسلمنى بلايث ربطة جرائد قائلا : « اعرف أنك لا تحبها كثيرا . »

واسمئنى احدى الصحف « الطيار الأبله » وقالت اننى

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

ما اعجب هذه الحكايات ! لقد علمت من الصحف اننى ولدت فى منيسوتا وفى متشيجان وفى نبراسكا ، وان اسمى المستعار هو «لاكى» ، واننى اخلق وأعبط بعد ان أنظر من خلال منظار معين ، واننى احمل تعاويذ تجعلنى اغفو فى طريقى حتى اصل باريس . هل يجب ان تكون « الحكايات اللطيفة » غير صحيحة او غير دقيقة ؟ انا لا اثق بالناس الذين لا يراعون الدقة . فالالات غير الدقيقة تجعل الطائرات ترتطم ، واذا لم يراع قادتها الدقة ضلوا ، وقد يهلكون .

وكنت كلما خرجت من الحظيرة التفت حولى الناس وحرصنى الشرطة ، فلا اجد نفسى حرا الا حين ادخل غرفتى فى الفندق . وهذا هو السبب فى ان موليجان وبلايث وكنلين كانوا يلزاموننى فى انتظار خدم الغرف ليحملوا الينا العشاء على الصوائى . وكم احب ان اقضى ساعة عادية اغير فيها هذا الضرب من الحياة .

وسمعت الباب يطرق ، ودخل صبي فسلمنى برفقة من والدتى تنبئنى فيها انها ستصل نيويورك صباح الغد . واعتقد انها كانت تقرأ الحكايات التى تقول اننى سوف أقع مثل فونك وديفيز ، او اهلك فى البحر مثل ننجسر وكولى . ومن يدرى فلعل مخبرى ديترويت يزعمونها فى التليفون باستمرار .

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

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

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

ودق للتليفون ، وجاء تقرير آخر عن الجو يقول ان الاطلنطى لا يزال مغطى جزئيا بمساحات من الضباب والأعاصير . وقال بلايث : « يجب ان ازور مكتب الارصاد فى نيويورك . ان دوك كمبول يستطيع ان يزودك بشيء من السكينة . انه يضع خرائط لحساب

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

« اخرجوا من هنا » . ودفعناهما دفعا الى خارج الغرفة ، وكنت اشعر اننى احارب كالمجنون .

وضحك بلايث وقال : « ستجد كثيرين مثلهما هنا وهناك »

هذا هو يومى السابع فى لونج ايلاند . وكانت « روح سانت لويس » مستعدة منذ يوم الاثنين لتشق طريقها الى باريس ، ولكن الطريق لا يزال مغطى بالضباب والزوايع . وحضرت والدتى وسافرت بعد ان قضت معى يوما . وقد اقلقتها روايات الجرائد والتليفونات فى ديترويت ، حتى اضطرت ان تخاطبنى لتسألنى هل انوى حقا ان اطيء الى باريس ، وهل هذه الفكرة صحيحة ؟

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

ومع ذلك فقد كان فى نيويورك قوم طيبون ، مثل دكتور كمبول 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 استطع رفضها ، وان كنت قد رفضت عرضا من احد جامعى الطوائع بالف دولار لاحمل معى رطلا واحدا من البريد . ولقد كان مسلك شركائى في سانت لويس اكبر عصد لى ، فقد تأخر بيرد بناء على اصرار مموليه على اجراء اختبارات « علمية » على طائرة « فوكر » ، وقامت مشادات عنيفة في معسكر « بلانكا » ، اذ ابلغ ليفين مالك الطائرة طياره برتود بأنه لا يرغب في ان يكون ملاحا لها ، فقاضاه برتود . ولكن على العكس من ذلك كانت منظمة « روح سانت لويس » تسير بغير عقبات - وقد تحدثت تليفونيا في مستهل الاسبوع الى هارى نايت في سانت لويس واخبرته اننى قد اطيروا الى باريس قبل ان اكون مرشحا لجائزة اورتيج ذات الـ ٢٥٠٠٠ دولار ، اذا عرفت اننى ساكون اول من يصل الى باريس . والقاعدة هى انه يجب ان تنقضى ٦٠ يوما بين قبول الطيار رسميا وبين ميعاد طيارته ، ولم تنقض هذه الفترة بعد .

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

نحن الآن في عصر يوم الخميس الموافق ١٩ مايو ، اى بعد اسبوع من هبوطى في نيويورك ، والسماء تمطر رذاذا ، ويسود سواحل نيفاسكو تشيا ونيوفوندى لاند ضباب كثيف ، وهما في طريقى الدائرى . وقد كنت مستعدا للتخليق منذ يوم الاثنين ، ولكن تقارير الجو تبعث على اليأس . فتركت « روح سانت لويس » تحت الحراسة ، وركبت سيارة مع لين وبلايث واصدقاء آخرين ، وذهبنا في المساء الى مانهاتان لنشهد الكوميديا الموسيقية ريو ريتا .

نحن الآن في الشارع ٤٢ وقال لين : « هل نسأل الدكتور كمبول عن حالة الجوى ؟ » فاجبت : « اعتقد انه يحسن ذلك » وعرفت من التنبؤات السابقة واختفاء اعالي ناطحات السحاب

في الضباب أن من اضاعة الوقت اتصالنا لمعرفة أنباء الجو . ومع ذلك أوقفنا السيارة في منحنى 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 استطيع الطيران في الفجر ، وصرفت النظر عن المسرح ، وذهبنا توا الى المطار . وفي ميدان كوينسزبور ووقفنا لتناول عشاء سريع . وقام لين بتموين الطائرة وفحصها نهائيا ، يساعده في ذلك بوديكر ومولي جان واصدقاء 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 او تشمبرلين . ويبدو أن كل الآخرين يترقبون معلومات أوفى عن صفاء السماء ، ولكن الملاح الماهر يستطيع أن يجتاز هذه العوائق . وقد اختبرت ذلك أثناء قيادتى طائرات البريد بين سانت لويس وشيكاغو . ولماذا انتظر 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 اجابائى 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 في مقابل ٥٠ ألف دولار ، فكان ردى أننى لا أستطيع أن أقرر خطى إلا بعد وصولى الى باريس .

وقد ناهز الوقت منتصف الليل عندما دخلت غرفتى ، واضطجعت على أن انهض فى الفجر للطيران ، ولكن يعجب عمل أشياء كثيرة قبل التحليق ، ولم يبق لى الا ساعتان ونصف للنوم ، وتركت رأسى تغرق فى الوسادة ، والمختصون يجرون اللازم فى « روح سانت لويس » . وجلس أحد أصدقائى فى الردهة يجرس 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 ربيع 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 ببرد وتشمبرلين ، وفى مكنتى أن أرتاح ساعتين .

وسمعت طرقا عاليا على الباب ، ودخل رجل . الرجل الذى وضعت فى الردهة ليمنع عنى الفضوليين ، فهل ياترى حدث مكروه ؟ واتكات 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 أبدا يوم طيرانى الى باريس . ووددت لو أن الجو أصبح سيئا ، فلا يطير أحد ، واستطيع أن أنام ليلة كاملة . يارب ! انها الساعة ١٢ ونصف صباحا ، وقد لا أنام مطلقا ، وهذه حالة سيئة لبدء طيران فوق المحيط - لأنوم مدة يوم كامل قبل التحليق .

هل أخطأت عندما كلفت لين ملء كل الصهاريج بالجازولين ؟
يجب ان احمل ٤٥ جالونا على متن الهواء ، وهذا أكثر مما
صممت له الطائرة ، اذ صنعت الصهاريج لتسع لخمسـة
وعشرين جالونا فوق التصميم . قد لا تقوى «روح سانت لويس»
على الارتفاع بهذه الحمولة الوهـذا هو ما وقع لطائرة دافيز ،
كما ان ذلك لم يستطع ان يبرح الأرض بطائرته سيكورسكى .
الساعة الآن . ١٤ ر . وهذا هو الوقت الذى يجب ان ارتدى
ملابسى فيه . اذن فلا نوم . لقد فات الليل وابتدأ اليوم
الجديد . اشعر اننى اشتاق 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 ان اطر بها ، وقد احضرنا نقالة لهذا الغرض .

ماهى آخر الانباء عن الجو ؟

لا يزال غير حسن ولكنه يتحسن .

وكانت الاضواء الغائمة التى تنبعث من جاردن سببى تدل
على الرؤية الضعيفة وقلة الارتفاع ، والأرض موحلة زلقة .
وجاء آخر خبر من الدكتور كمبول يقول ان الضباب بحسب
تقارير المحطات بين نيويورك ونيو فوندلاند يتقشع وتتحرك
منطقة من الضغط العالى فوق شمال الاطلنطى . وهناك زوابع
محلية باقية على طول شاطئ أوروبا . وماذا يهم ان اطر
طيرنا غير مرتفع فى نيويورك ، وسأطر مع الفجر ، فاذا لم
أوفق ففى وسعى ان اعود ادراجى .

واصدرت 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 ، وبدأت غير قادرة على الطيران وهى تتعثر . وبدأنا
الرحلة يصاحبنا رجال الشرطة على موتوسيكلاتهم ، ورجال
الصحافة والطيران ، وحفنة من المتفرجين ، فكان ذلك كله أشبه
بجنازة منه ببداية رحلة طيران الى باريس !!



والدة لندبرج تودع ابنها
« سمحت بها شركة اندروود واندروود »

الفصل الخامس

ثلاثون لغة أقل من المعدل ! ان هدير المحرك المتردد يتجاوب صده في أعماق الطائرة ، ويدق في عنف جلد الهيكل المشدود . فاغلقت الصمام واخذت اطلع الى الرجال الواقفين بجوار طائرتي ، ورايت الحياة والموت يتعكسان في وجوههم ، فهم مرهفون صامتون ، يترقبون كلمتي .

ثلاثون لغة أقل من المعدل ! ثم طريق رخو ، وريح مسيطرة ، ووزن زائد ، واني لارمق العجلات فأراها تفوص عميقا بأطاراتها المنسجعة في حمأة الرمال البتلة .

وتحولت الريح عند الفجر . تحولت بعد ان تأهبت طائرتي للتخليق من الجانب الغربي لمطار روزفلت . تحولت بعد ان افرغت كل تلك البراميل من الجازولين في الخزانات . تحولت راسا على عقب .. وصارت خمسة اميال في الساعة .

بيد ان هذه الريح لا تكفى الالرفع منديل في اليد .. ولو دفعنا الطائرة الى الجانب الاخر من المدرج فقد تشتد الريح ثانية كما كانت من قبل . فالتخليق من الغرب الى الشرق مع ريح مسيطرة الاتجاه فيه خطر كاف ، فهناك أسلاك التليفون عند طرف المطار البعيد . اما الطيران من الشرق الى الغرب فمعناه الطيران فوق الحظائر والمباني ، ولا فرصة للنجاة بحياتي لو اختل شيء . فلو اضطرب « سلندر » لكنت النتيجة ان تظهر الصحف فيها اني « صدمت بيتا . تحطمت . احترقت . هذا مصير محاولة أخرى للطيران عبر الاطلنطي » اني لا استطيع ان اسمع 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 الوود . وكان ينبغي ان تشد بالحبال . وكان لابد ان نرسل في طلب جرار ، اذ ليس في مقدوري ان اجرها خمسة آلاف قدم على أرض موحلة .

وسوف تسخن الماكينة اكثر 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 اوربا وباريس . هذه هى اللحظة التى تأهبت لها ليل نهار طوال هذه الشهور الماضية جميعاء . ان القرار من وحى نفسى ، وهؤلاء الميكانيكيون والمهندسون وضباط البوليس ذوو الحلل الزرقاء - كل هؤلاء الذين يقفون عن كسب ، قد شاهدوا من قبل طائرات تتحطم ، فهم يعرفون ما معنى القرار الخاطيء . ولوانى هزرت راسى فلن يكون ثمة انتقاد .. ستلقى الرحلة وستنطلق ضاحكين سويا ، نرسم خططا جديدة ، ونضرب باقدامنا فوق العشب المبتل نحو فطور ساخن .. ولواومأت براسى فسوف نفترق وربما الى الابد .

ثلاثون لغة 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 المعجلات 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 . .

هائذا اتكىء على جانب الكاينة واشخص ببصرى خلال نصول المروحة الساكنة الى سطح المدرج المبتل المتلألئ امامى ، واخذت ادرس امر الاسلاك التليفونية فى نهايته ،

ومناقع الماء الضحلة التى ينبغى لمجلاتى ان تجتازها . ان ستارا
من الضباب يحجب عنى كل اثر للالاق . .

الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة . . كم مرة وازنت فيها هذه
العناصر فى ذهنى خلال سياحتى فوق احد مراعى البقر فى
اواسط الغرب ؟ ان الطيار فى رحلاته يتعلم كيف يقدر مدرج
المطار فى دقة بالغة ، حتى ليتمكن ان يحدد اين تفارق عجلاته
الارض تماما . ولكن لم يحدث قط ان اقلعت طائرة عن الارض
وهى بمثل هذا الثقل الضخم . . وتشير تحليلاتنا 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 البيانى للعملية -
الذى خططناه على الورق فى حرص وعناية - لم يحسب حسابا
لضباب ، او ريح مساييرة ، او طريق رخو . ثم ماذا عن
الثلاثين لفة الضائعة ، وعن تأثير الرطوبة على الجلد ؟ ليس امامى
آلة للحساب استعين بها ، ماعدا الخبرة والسليقة والالهام ، فهى
التى تهدينى الآن سواء السبيل . .

ولو ابطأت « روح سانت لويس » فى سرعتها ، او كانت
ضوابطها غير محكمة وثقيلة ففى استطاعتى ان اقفل مفتاح
البنزين واتوقف . هذا اذا لم انتظر طويلا . اما اذا انتظرت
طويلا جدا ، ويتوقف الامر على بضع ثوان . . اجل ! 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 هنالك هذه المعضلة الجديدة - معضلة الاحتفاظ
بالمجلات على مدرج المطار اثناء جلوسى خلف خزان الوقود ،
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 التى لا تدور . .

واستلقيت الى الخلف في مقعد القيادة مجيلا الطرف مرة اخرى على العدد .. لاشئ فيها يعروه الخلل . فهل في قدرة الماكينة ان تصمد امام مثل هذا الجرى الطويل على الارض ، وصمام الوقود مفتوح على وسعه ، ام انها سوف تسخن فوق الطاقة وتأخذ في الاختلال ؟ ! .. لنفترض انى اقلعت 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 انتظر يوما آخر أتيقن فيه من اعتدال الجو ؟ ! ولكنى اذا رحلت الآن فسوف اسبق فوكر وبلانكا الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة ، اخذت هذه الامور تفارق ذهنى شيئا فشيئا . وسرى فى نفسى وانا جالس فى «الكابينة» ان العجلات سوف تفارق الارض ، وان الاجنحة سوف تعلقو الاسلاك ، وان هذا هو وقت الرحيل .. .

هأنذا اوثق حزام الامان حولى ، واضع النظارات فوق عيني ، ثم استدير الى الرجال القائمين عند عوائق العجلات ، واومى برأسى .. . الاشباح الجامدة تنتفض متحركة ، ثم تجذب الجبال فجأة ، واذا بالعجلات تصبح حرة خالصة . فاشد نفسى الى الجانب الايسر من الكابينة وافتح الصمام الى آخره ، وامد بصرى الى نهاية المدرج .. . والآن فى ثوان سوف يأتينا الجواب ! ...

مائة قدم اخرى قبل الاستسلام

ولكن ما اقل اثر فتح الصمام الا من هذا الضجيج والعجيج ! .. ان الطائرة تزحف فى جهدها الى الامام ، ويدفع عدد من الرجال اجنحتها كي يعينوها على القيام ، ولكن كيف يمكن ان 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 امل فى التحليق ، ومع ذلك ففى استطاعتى ان امضى فى

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

وتزيد السرعة رويدا رويدا ، وان كنت لا أحس بالاندفاع الذى أعهده ، او بخفة فى الجناح ، او زيادة فى القوة .. ولكن عصا القيادة ترجع 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 ان أدفع عصا القيادة بقوة حتى احركها الى الامام . واقل حركة فى الدفة تجعل مقدم الطائرة مستويا .. كل الدلائل طيبة ، وقد قطعت اكثر من الف قدم . الا يزال هناك وقت ومكان ؟

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

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

فسوف اطير ! .. وتمس العجلات الارض ثانية ! فأريح العصا الى الامام - انها سرعة الطيران في الغالب ! - وما يزال امامي الفا قدم من المطار تقريبا .. هاك مستنقعا ضحلا على الطريق .. الماء ينزل من الاطارات رذاذا .. هاك جناحا يتهاوى - ثم يعلو حين ادفع اليه بالجناح المساعد .. واذا الطائرة كلها ترتجف من الصدمة .. بعيدا مرة اخرى .. الجناح الايمن منخفض .. فأجذبه الى اعلى .. تستوى ثانية على الطريق .. الدفة اليسرى .. تظل في الوسط .. يجب ان تبقى مستوية قوية .. مستنقع آخر .. الماء قرع هيكل الطائرة .. الطفر: التالية اطول مدى .. ربما مكننى ان اظل عاليا .. ولكنى ادع العجلات تمس الارض مرة اخرى في خفة ورفق .. من الخير كل الخير ان اتمكن جيذا من التحكم فيها .. والتحكم يتطلب سرعة ..

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

اننى فى حلبة والناس يتطلعون فوقهم .. امامى تل واطىء مغطى بالشجر .. هانذا انحرف جانبا كي اتفاداه .. لا اكد اجرؤ على ايزال جناح لادور ، ولا اكد اجرؤ على تحريك الدفة .. ان « روح سانت لويس » تبدو كأنها تتمايل فوق رأس دبوس ، كما ان اقل حركة فى مفاتيح القيادة تجعلها تنقلب راسا على عقب وتهوى .. خمسة آلاف رطل كانت تهتز عند عصفة 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 . .

اننى الآن على ارتفاع كاف لان استرق النظرات الى لوحة الاجهزة . تشير ابرة التاكومتر الى 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 انملة . . مافتئت سرعة الهواء تنيف على مائة ميل فى الساعة . . اغلق الصمام الى ١٧٥٠ - ولا تزال الدفة فى عل - مفاتيح القيادة محكمة . . لو استطاعت «روح سانت لويس» ان تتطلق 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 الزم وادق . لا بد لى ان 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 . اننى استقر فى مقعدى مجيلا الطرف فوق لوحة الاجهزة خلال نظرى الى الارض ، ضغط الزيت ٥٦ رطلا ، ودرجة 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 الراس قليلا - الدفة اليسرى تتحرك ثلاث درجات . الارتفاع ٢٠٠ قدم . الوقت ٧ . ق و ٨ س صباحا . . خمس عشرة دقيقة ولت . . وبقية 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 ان يدع فراغا من الهواء يكفى لوقف فيضانه . . وكل قطرة من الجازولين يجب على ان ادخرها .

فى طريقى الدائرى الكبير لاتعدو المسافة عبر قناة 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 اننى لاسطيع ان اعرف اين ينتهى البحر ولا اين تبدى السماء . . ثم استرخى فى « الكابينة » ، وهى خزانة صغيرة ذات جدران مشدودة ، وقد قدر لى ان اركب فيها طيلة اجتيازى المحيط . . ولن ابرحها 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 لخوذتى . . لقد فصلت على « كابيتنى » كما لو كانت بذلة من القماش .

ما اعظم فوائد الطيران وحيدا ! . . اننى أدرك الآن ماغنياه 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
لاشي أبدا » .

كان ذلك يفيد كثيرا في الصيد والكشف أيام كان الهنود اعداءنا،
اما الآن فالى اى حد تنطبق على هذا الطيران الذى اقوم به
فبالطيران وحدى اكتسبت الوقت والحسرية ... ولم ازن
قراراتى التى اتخذتها بمسئوليته نحو حياة انسان آخر...
ولم الجأ لاحد استفتيه فى امراعداد الطائرة قبيل الفجر ...
وحينما كنت قابعاً فى «الكابينة» على الطريق الموحد ، وفى الريح
المسايرة ، لم اجد معنى من سفسه قضائى بقوله « ياللعجيم ! دعنا
نجره ! » أو « انه يبدو سيئاً تماماً فى عيني » .. ولم اقع فى
جبايل المشاكل التنظيمية ... فهانذا وفقاً لما كان والذى يقوله
- ولد كامل - مستقل منفرد ...

ان جبال نيوانجلاند الشجرء تبدو خلال الضباب .. اذن
فلأطو خريطة نيويورك واستخرج اخرى لولاية كونكتيكوت ..
ليس ثمة فضاء كبير فى الداخل بين الجبال الخضراء والسحب
المنخفضة .. فأصعد فى ببطء الى ارتفاع خمسمائة قدم، وادفع
« البرسكوب » الى الخارج . انه صناعة محلية ... اسسه احد
العمال فى مصنع ريان بسان ديجو ، انه مجرد مرأتين
مستويتين تلتقيان بزاوية عند لولب يمكن ان يمد من الجانب
الايسر للطائرة .. ومجال الرؤية الى الامام راسا يكفى ليحذرني
من التلال والعوائق عند طيرانى على ارتفاع منخفض ... ولا
يقتضىنى الامر ان انحنى الى الامام على احد الجانبين لكى ابصر من
حول خزان الطائرة وفى مقدورى ان اخلع نظارتى واجلس
فى وسط « الكابينة » هادئاً وادعاً . . .

الجبال تعلو وتخترق السحب من جهة الشمال ، ولو هبطت
درجة الارتفاع مائة قدم اخرى فساظطر الى ان استدير على
عقبى ، غير انى سوف اواصل المسير مادمت ارى طبقة من
الهواء الفسيح امامى .. بصرف النظر عن مقدار كثافتها ، اذ
ينبغى على اولا وقبل كل شيء الاياأس كثيراً لو اضطررت الى

العودة . فأننى لم أعمل قط على بلوغ باريس من أول محاولة .
ولو خيم الضباب على المنطقة التى أمامى بأسرها ، فسود
أعدل عنها الى محاولة كسب الرقم القياسى فى 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 فى الساعة ، وأن دورة الماكينة
١٧٥٠ لفة فى الدقيقة ، وأن ضغط الزيت ٥٩ رطلا ، وأن
حرارة الزيت ٣٨° سنتجراد ، وأن ضغط الوقود ٣٥ ، وأننى
قطعت مائة ميل ، وأن وزن الطائرة أخف بمقدار مائة رطل
تقريبا . . وأسجل قراءات الاجهزة على ورقة فى سجلى ، ثم
ادير المحول من خزان الجازولين الرابع الى الخامس . . واستعيد
وضع بوصلة الاتصال الارضى . .

هنا فى نيوانجلاند تبدو الولايات مثل المقاطعات فى حجمها . .
ها هى ذى بروفيديانس ورودايلاند أسفل جناحى الايسر -
والسماء صحو . . فأنشر خريطة ماساشوستس . .

يبدو خط السماء تحت جناحى كأنه خط فاصل . . . ففى
أسفل الخط المستقيم للأفق أرى خطا أسود . . هو ساحل المحيط
الاطلنطى ، وهناك فى أعلاه يوجد المحيط ذاته . . المحيط الحقيقى
المالى للانهاى . . ووضعت خريطة ماساشوستس فى الجيب . .
واستخرجت خريطة شمال المحيط الاطلنطى . . وحين كانت
طائرتى تبنى فى سان دييجو ظلت أياما أعمل على هذه
الخريطة ، وأرسم بالحبر 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 نوفا سكوتشيا .. وبتغيير أكثر في المسار سوف تطل
الأرض 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 ليبورجيه ..

بدأت الساعة الثالثة وهأنذا ملام فراغا آخر على ورقة المسجل
بالقراءات التي تبينها الأجهزة . الرؤية لا يعوقها شيء ودرجة
الارتفاع ٤٠٠٠ قدم .. ها هو ذا رأس كود يشق الأفاق عر
يميني .. ثم يتلاشى ساحل امريكا بسرعة ورأى .
وانظر أمامي الى رقعة الماء غير المحدودة فأتساءل في نفسي :
لماذا كنت موقنا هكذا من انى استطيع العثور على نوفا سكوتشيا
ونيو فوندلاند وايرلندا ، ثم اخيرا بقعة تناهت في الضلالة تدعى
ليبورجيه . لا استطيع الملاحعة على هدى النجوم ، اذ ليس معى
آلة السدس ، ولا استطيع الاعتماد على محطات الاذاعة
الاوربية اذ ليس معى راديو .. اذن يجب على ان امضى على هدى
الحساب المحض .

والآن سوف لا يقع بصرى على منظر ارض اكثر من ساعتين ،
مسترشدا فقط بهذا الخط الاسود على الخريطة . وفي هذا
اختبار لقدرتى على الاهتداء ببوصلة فوق الماء .. انها مسافة
مائتين وخمسين ميلا تقريبا من ماساشوستس الى ساحل
نوفا سكوتشيا ، واقل قليلا من الفين بين نيو فوندلاند وايرلندا .
ولو اننى ضاعفت خطاى فى الاميال ثمانى مرات حين اطرق ارض
نوفا سكوتشيا ، فالنتيجة سوف تبين على وجه التقريب مقدار
بعدى عن شواطىء اوربا . ان عشرة اميال بعيدا عند نوفا سكوتشيا
تعادل ثمانين ميلا عند ايرلندا . ونزلت بالمقدمة مقتربا
من الامواج المندفعة المنخفضة .. ورايت طبقة من الهواء
قريبة من الماء واخذت الاجنحة تنساب فى خفة اكثر . هانذا

اهبط ايضا الى ان تصبح عجلاى اقل من قامة انسان فوق
الموج . ان الاميال تكرر سريعة من حولى الى ان يذكرنى قارب
صيد بدا بعيدا عن الجناح الايمن اننى اطيح على ارتفاع
منخفض عن المستوى ، فاذع الطائرة تعلو اقداما عدة ، واركر
ناظرى على بيرسكوب اكثر من قبل .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . انقضت
ثلاث ساعات . وقد استهلكت الطائرة حوالى ثلاثمائة رطل من
الوقود بمعدل ستة عشر جالونافى الساعة . وهى تبدو اخف
بمقدار وزن برميل على الاغلب . هانذا ادفع الصمام الى الخلف
عند ١٧٢٥ لغة فى الدقيقة ، واميل المخلوط الى الخارج مزة
اخرى . تهبط سرعة الهواء قليلا الى ١٠٤ ميل فى الساعة . .
توجد موجات خفيفة فوق الماء ونسيم من الشمال الغربى .
هانذا اصل الى اسفل واعوض خمس درجات على قرص بوصلة
الاتصال الارضى لكى افسح فى المجال للتيار . . الرياح الجانبية
ليست بشير خير . . وقد كنت آمل ان اصادف ريحا مسارية
فى هذه المنطقة مع خلاء فوق المحيط ذى ضغط عال ، فهل
ينذر اتجاه الرياح بعاصفة قادمة ؟! . .

اننى احس التعب قليلا ورجلاى متصلبتان متخدرتان . .
يبد ان هذا لن يدوم اكثر من ساعات ثلاث او اربع . . لقد
بلوت هذا الاحساس من قبل . فالالم الرذيل يبدأ بعد ثلاث
ساعات من الطيران تقريبا . . وينتهى بعد سبع تقريبا ايضا .
اذ بعد الساعة السابعة تكف اعضائى عن التألم . .

قد يكون للذيذا ان تغفو عيناى بضع ثوان . ولكن ينبغي الا
اذوق النوم فى هذه المرحلة من رحلتى ! اجل ! فمازلت على اقل
من عشر الطريق الى باريس . . ولم يخن بعد ظهر اليوم الاول ،
ولا يزال امامى بقية اليوم وطيلة الليلة ، ثم الغد ، ثم جزء من ليلة
الغد او الليلة كلها . . الى اى مدى استطيع الطيران دون
نوم ؟! . . اننى لم اذق طعام النوم منذ صبحوت فى صبيحة

أمس . . ولكنى لا أستطيع التفكير فى تعبى الآن . . فكم يكون خجلي حين ادع أحدا يعلم بتعبى ساعة رحيلى فحسب . سوف يقول الناس وانى لأكاد أسمعهم : « لقد طارت الطائرة فى أمان ، ولكن الطيار عجز عن تحمل الجهد والإرهاق ؟ » وشربت بعض الماء من الوعاء المعلق بجانبى . وفى أسفل حقيبة من الورق بها خمسة سندوتشات معلقة بين المقعد وهيكल الطائرة . ولكنى غير جوعان ، ومن اليسير على أن البث 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 اجلس فى هدوء وأستريح . ان حاجتى للنوم التى أستشعرها الآن فى الحادية عشرة صباحا ليست سوى ذرة رمل بالنسبة لهذا الجبل الذى سيطبق على رأسى حين ييزغ فجر الغد . . اننى أفكر فى ساعات الفجر على المسار الجوى بين سانت لويس وشيكاغو - حينما ردتنى العزة وحدها عن الهبوط فى أحد المرامي ، فتخلت عن المحرك واستلقيت الى الوراء فى « كابيتى » لنام . ولكن هذه اللحظات كانت دائما عند الفجر . اما هذا فأجل خطرا ، اذ اننى أريد النوم فى وضع النهار قبيل ظهر اليوم الاول . .

هأنذا اننى يدى فى التيسار المناسب ، واعكس الهواء البارد على وجهى ، ثم أراجع الاجهزة . . فقد يعيننى ذلك . لا يزال البيرسكوب فى الخارج . . فأخذته ثانية فى داخل « الكابينة » . . ان سحبته الى الداخل ينقص قليلا من مقاومة الهواء . . ربما أوفر جالونا أو اثنين من الوقود . وفضلا عن ذلك فأنا متمسك بالمبدأ الذى التزمته ، وهو انهما من ذرة مهما دقت الا ينبغى أن يحسب حسابها . . فلقد صنعت أخذية الطيران من مادة خفيفة لاقتصد فى الوزن . . كما قطعت الفائض عن الحاجة فى جداولى لأربح بعض اوقيات زائدة . .

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

وبهذا قطعت مسافة ٤٤ ميلا فى اربع ساعات وتسع عشرة دقيقة ، اى بمعدل مائة ميل واثنتين فى الساعة . . والبلد الذى تحت طائرتى تغشى ارضه الغابات والبرك والفيض ، فهو من هذه الناحية لا يصلح لاي هبوط اضطرارى . ولو انى حططت فى احدى البرك فسوف تفوض الطائرة فى الماء .. ولكن دون ان تشتعل فيها النار . وربما لا يكون المستنقع ضارا جدا وقت الضرورة ..

منذ اربع سنوات رسوت بطائرتى القديمة «جبنى» 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 تحدقان فى بعض اتصال العشب الطويلة . غير ان «جبنى» تلك لم يكن فى خزانها سوى جالونات قليلة من الجازولين . . اما «روح سانت لويس» ففى خزانها كما ارى اربع مائة جالون ، لاننى اظير منذ اربع ساعات ونصف ساعة . . ومن المؤكد ان خزانات الوقود

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

الساعة ١٢ر٥٢ بعد الظهر . الرياح تهب ، فانحرف خمس
عشرة درجة لاوزان الاتجاه .. والتلال امامى تدافع الى سلسلة
من الجبال .. هاندا اسقط يدى فى جعبة « السندويشات »
ولكنى غير جوعان ! .. هل آكل لان الوقت بكل بساطة وقت
غداء ؟ ان جرعة من الماء سوف تكفى .

وبينما كنت اعلق الوعاء اذابى ادع الخريطة تفلت من يدى
نحو النافذة المفتوحة فتصطفق فى مهب الريح .. وبوثة مفاجئة
ادفعها بعيدا عن النافذة . لو كنت فقدت هذه الصحيفة ،
هذا المفتاح الى باريس ، لتحتم على الآن ان اعود ادراجى . .
« على الطريق ، وقدر كبير من الوقود ، وجميع القراءات
طبيعية ، ولكن الخريطة طيرها الهواء من النافذة » . . اى
تأويل عظيم سوف يكون ذلك !! . . .

اخذت السماء تلبد بالغيوم شيئا فشيئا . ففى بادىء الامر
بعض السحاب الشهباء المتفرقة تحجب ضوء الشمس ، ثم ركام
منها تعلوه طبقة تموج وتتهادى .. وتلك كتلة صماء تسد
الشمال ، انها هائلة داكنة تنذر بالمطر . . شآبيب المطر تقرع
الافق امامى .. والرياح الآن تهب عبر طريقى مباشرة وتشد فى
سرعتها مثل الاعصار .. لا بد لى ان اميل خمسا وعشرين
درجة لاتفادى شدتها .. ولكن هذا سوف يدع طائرتى تخوض
معمعان العاصفة الداكن الهائل . حقا الهواء يعنف ، فيها هى ذى
اطراف الجناح تتثنى بحركات وشيكة ، وها هى ذى الكابينة
ترتج اركانها جميعا .. اننى اوثق حزام الامان . . ان « روح
سانت لويس » اخف مما كانت عليه عند التحليق بمقدار
خمسمائة رطل ، ولكنها بفضل 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 انياها كما يفعل الكلب بالارنب . فأغلق صمام المحرك الى ١٦٢٥ لفة فى الدقيقة ، واترك سرعة الهواء تهبط الى تسعين ميلا فى الساعة .

لو كان معى الآن باراشوت !! ولكنى عارضت بشدة فى اخذه اذ سوف يكلفنى عشرين رطلا اى مقدار ثلث ساعة من الوقود . ومع ذلك فقد كان سينشط حثيثا ليخرج من كابيتنى اذا ما انهار احد 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 ارقى 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 امل يائس من ان المظلة سوف تلقيه بعيدا مطلق السراح . اما ملاحظ سميت فقد قفز على ارتفاع ثمانمائة قدم .. وقد رايت 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 تغد المظلات اولئك الطيارين شيئا ، حتى مع الكابينات المفتوحة التى يقفز منها . . . اما « روح سانت لويس » فلو ان جناحا انفصم منها فسوف تهوى الى الارض اسرع من « جينى » تلك . وقد كنت على حق - بعد ان قدرت كل شئ - حين قررت الا آخذ معى مظلة .. ورغم ذلك فقد كنت أشعر .. احة لو ان معى واحدة الآن .. ان المنطق لا يمكن ان ينسينى ما هو احساس المرء حين يتبدد ما يمكنه فى الهواء . . الارتجاج الجسمانى ، والصدمة العقلية . .

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

وكان سرب طائرتنا 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 . وامسكت بعض القيادة في هذا الانقضاض ، وضربت برجلى الدفة يسارا الى ما ظننته الفضاء في السماء .

ثم وقعت الواقعة ، اذ سمعت قرقعة انفصال شيء معدنى وصيرير الخشب المتقطع ، بينما ارتطمت جبهتى بكبوت الكابينة ودارت طائرتى فى . . . واغلقت الصمام فى عنف . . وهناك كانت طائرة اللفتنانت ماكليستر تنحدر جانبا على مسافة تقرب من اثنى عشر قدما اسفل منى . والتصقت اجنحتنا الممزقة معا . . ورايت ماكليستر يتناول حزام امنه ويقوم فى مقعده . . ثم بدأنا ندور فى الهواء . . وانطوى طرف متدل من الجناح المكسور فوق الكابينة ، وظل يرج خوذتى . كانت طائرتنا تدور مثل طواحين الهواء . . فاندفعت عبر الجناح المكسور ، وشبكت اقدامى فى الكبوت وقفرت فى الفضاء .

لم تكد مغلتي تنفتح حتى اندفعت طائرتنا المحطمة مارة بنا . . وكانت مظلة ماكليستر تتأرجح وهى تهبط . . ووصلنا الارض سالمين فى ارض 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 . . اجل . . ربما لم آت الى هنا الآن طائرا فوق نوفاسكوشيا وسط عاصفة تجاهد فى تبديد اجنحتى .

الفصل السادس

لم يكن هبوب الرياح اول الامر شديدا ، فاستطعت ان ارى
ن خلال الضباب والمطر تلال نوفا سكوتشيا وقد نثر عليها نقاب
بيض خفيف ، ولكن كلما توالى هبوبها بعد ذلك كان الظلام
يشند حلقة والمطر هطولا ويلمع البرق فيسطع ضوءه على
الاشجار والصخور . ثم اخذت الرياح فجأة تدق طائرتى مهددة
بكسر صواريخها واجهزتها ، فاضطرت ازاء ذلك الى تهدئة
السرعة لى انقص من حدة الصدمة .

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

ومرت لحظات تبينت فيها بجهد ملامح الارض ، وانالازال
اهبط بمقدم الطائرة فى اتجاه الوادى ، وعلى استعداد دائما
لمعاودة الارتفاع عندما ترتفع السحب المتجمعة . والآن هل
تقوى أجهزة الاحتراق على تحمل هذا البلل ؟ اننى لم
اختبر « روح سانت لويس » فى مثل هذه السحب الكثيفة ، كما
اننى لم اكن اجرؤ 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 اخيرا نحو الجنوب الشرقى ثم اخذت
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 لونيغ ايلاند - وقدحان الوقت لادون سلسلة من التسجيلات

في صحيفة الملاحة : فلاتبين ضريق سبرى - الطريق
النحيج 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 التى دونتها في صحيفة الملاحة مثيرة ،
وعندما تصل الى ستة امثالها تكون مخلقا 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
اشعر الآن بالتعب ، لانى لم اتم الليلة الماضية ، وقدمضت ثلاثون
ساعة وانا متيقظ ، ويجب ان استمر كذلك نحو ثلاثين ساعة
اخرى حتى اصل الى باريس .

ورأيت تحت اجنحتى ارضا قفراء ليس بها طريق او حقل
او كوخ . وقد امتلأت الوديان بخضرة قاتمة من ظلال الاشجار ،
وكانت اسراب البط تملأ سطح البحيرات ، ولا بد ان جدى عندما
رحل من السويد مهاجرا الى امريكا قد نزل 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 التى كانت الى ما قبل
ذلك العهد بسنوات قليلة طريق حروب بين قبائل الشيبوا
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 بى الآن اشرف عليها من نافذتى . . انها ارض الروادبغاباتنا المليئة بالصيد ، وبالماء الصافى المتدفق فى جداولها .

واخذت اطراف الزوبعة فى التراجع صوب الشمال ، وتماوجت مجموعات السحب المتراكمة فى ارتفاعها الى آلاف الاقدام ، مختربة اعلى درجات الطبقات الجوية . وبدت على الارض اكوام من الثلج ، كانت تملا الحفر ، وتغطى الصخور - ولقد تركت الصيف صباح اليوم فى لونغ ايلاند ، وها انذا الآن فوق ارض تكاد تودع الشتاء . هذاولا يزال طريقى ينحرف نحو الشمال بأكثر من الف ميل ، لأننى عندما عرجت فى مسايرة هبوب الرياح كنت قد ابتعدت قليلا عن طريقى . ولكن امامى متسعا كبيرا من الوقت لأصحح اتجاهى قبل ان اصل الى نيو فوندلاند .

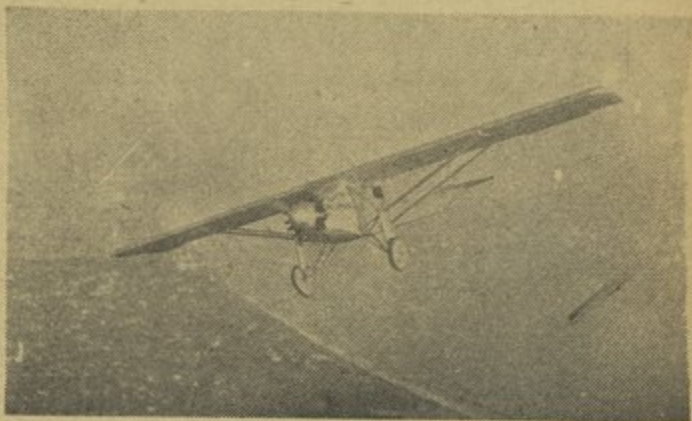
نظرت الى اعلى فى المراة العاكسة للوحة الاجهزة لاثقق من اتجاهى بواسطة البوصلة السائلة ، اذ كانت البوصلة مثبتة فى هيكل الطائرة فى وضع لا استطيع معه ان اقرا منها مباشرة . لهذا عكست ارقامها كى اقراها فى المراة . - ويوم ادخلنا الطائرة احدى الحظائرفى لونغ ايلاند ، لم تكن لدينا مراة ، حتى جاءتنا احدى الطالبات ، وكانت ترقبنا من خلال باب الحظيرة ، واهدت الينا من مقتنياتنا التى تعزز بها هذه المراة الصغيرة . فشكرنا لها صنيعها ، ولصقنا المراة بقطعة من الصمغ فى لوحة الاجهزة . وبعد ذلك اخفت الفتاة ، ولم ارها بعد ذلك ابدا - ترى الى أى حد كانت تلك الفتاة تؤمن بأن مرآتها ستصل الى باريس ؟ لا بد انها قرأت عن تلك التكهّنات التى تنبأت بسقوطى عند التحليق او من الاعياء فى منتصف الطريق وانا اعبر المحيط . .

لقد حان الوقت لكى ادون عمودا آخر من الارقام فى صحيفة

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

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

ثم انخفضت « بروح سانت لويس » لالحق فى اتجاه الشاطئ المقفر الموحش على مستوى من الارتفاع قدره عشرون قدما ، فوق محيط اخضر بارد وقاس . ولقد خلفت ورائى طبقة السحب التى كانت تتجمع شمالا عند جبال رأس بریتون ، 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 ، فيبعث برسالة يذكر فيها انه 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 الى فرق ساعة من الزمن . . ساكون حوالى الساعة السابعة والدقيقة العشرين بتوقيت نيو فوندلاند .

وهؤلاء الرجال الذين ضربوا الرقم القياسي في بناء طائرتى خلال شهرين بسانت ديجو ، وزملائى فى سانت لويس الذين عاونوا فى دفع نفقاتها ، لهم الحق فى ان يعلموا ان كل شيء 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 عشا ان تخرج من ذهنها كل ما لديها من افكار عن طيار وطائرتة ، لتركز انتباهها فيما تقوم به من اختبارات . ومنذ خمس سنوات ونصف سنة عندما قلت لها انى رغبت فى ترك الكلية لاتعلم الطيران ، اجابتنى : « اذا كنت حقا تود الطيران فعليك اذن ان تقوم به . يجب عليك ان تختار لنفسك لون حياتك . ولا يلزم ان امنعك 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 شيئا من احتياطى الوقود عند انحرافى لاتفادى عواصف نوفاسكوتشيا ، 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 ابيت

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

وانشيت على نفسي في الكاينة متخذا وضعاً جديداً يزيد
في راحتي لبعض الوقت ، وبدا النوم يتسلل الى جفني . ولم
اكد احس بالنعاس اول الامر ، ولكن سلطانه كان يقوى من
دقيقة الى اخرى ، وهذا قد يرضى جسدي ، ولكنه كان
يزعج الاجزاء الواعية من عقلي .

ولم اشعر بالكثير من التعب عندما حلقت فوق نوفا سكوتشيا
وقلما كنت افكر في الليلة التي لم أنمها قبل الرحيل ، اذ كان لدي
الكثير مما يشغلني بالتفكير فيه . . . العواصف ، والرياح ،
والبحيرات ، والاراضي الخضراء . واما الآن فلو استطعت ان
القي بنفسى على فراش لثمت في لحظة ، وفي الامكان ان يغلبني
النعاس ، وانا جالس في مقعد القيادة .

لقد جفت عيناى واصبحتا كالاحجار ، وثاقل جفناى كان
عليهما ارجلا من الاثقال ، حتي للزمني قوة خارقة لاحتفظ
بهما مفتوحين . وجاهدت دقيقة او دقيقتين ثم استسلمت ،
واسبلتهما ، وبعد ذلك ضغطت بشدة عليهما معا لاضطر ذهني
للتفكير فيما افعل . ولم انس ان افتحهما مرة اخرى . ولم
احرك عصا قيادة الطائرة ، كما لم احرك دفنها ، فلا بد ان الطائرة
كانت تسير في الطريق الصحيح عندما فتحت جفني المتثاقلين .
ونجحت هذه الطريقة اول الامر ، ولكنى سرعان ما لاحظت 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 ، وغلبني النوم .
وكانت كل جارحة في جسدي تحدثني انه لا شيء في الحياة

نستطيعه اكثر من النوم . ثم اخذ ذهني يفقد سلطانه .
وكانت الشمس قد اشرفت على الغيب ، واصبحت اواجه
الليل لا النهار . فاذا كان النوم يقابلني الآن ، فما عساي ان
افعل 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 اهز راسي وجسمي بخشونة ، واثني
ذراعي وساقاي ، 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 النوم ، اذ
يجب ان اعبر المحيط وان اصل الى باريس ، وبعد ذلك يستطيع
ان ياتيني النوم عندما اكون قد هبطت في مطار ليوجيه .

ولقد فارقتني ما كنت اشعر به من تخاذل في ساقاي ، وبقيت
الام مضنية في ظهري وكنتفى . 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 كابينة القيادة - ان احتفظ بيقظتي بارادة ذهني وحدها .

لقد صادفتني مرة زوبعة ثلجية في مينيسوتا وانا في السابعة
عشرة من العمر ، وكنت اتجرف في آلات الحليب وماكينات الزراعة ،
وقد امتطيت حصانا طوال النهار لزيارة العملاء ، وفاجاني المساء
وانا بعيد عن منزلي . وكان الليل شديد القلام ، 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 حصاني ، وقدمته الميل تلو الآخر ،
وتوقفت مرة لارقد واستريح وسط الثلج . .

يجب الا اترك ذهني يشط . انني لست في مينيسوتا . انني
في طائرة تقترب من نيويورك لاندي . ما احسن ان تكون قد خلفت
وراءك ثمانمائة من الاميال - كلا ! لقد تقدم النوم 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 ان 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 اثنتين 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 والمساءل 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
ايرلندة ، ولو اختلف التقدير بعض الشىء ، فانما يرجع ذلك

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

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

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

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

فكورنوال لها ساحل صخري شديد الانحدار ، وهو ساحل
ضييق يستطيع الطيران ان يرى ما وراءه . واما الساحل الفرنسى

فهو أكثر انخفاضاً * أما إسبانيا - أجل ، لو انني تشككت في موقعي فعندئذ سأهبط وأحوم فوق القرى لاتبين بأى لفة كبت لافتات المتاجر . وإذا فرضنا أن الضباب كان يخيم على أوروبا وأن الأرض 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 ، فاعدت «روح سانت لويس» الى الطريق الاصلى حتى استقرت ابرة تماما في مكانها .

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

وقد أبقتني لمعان الضوء ، فكل تغيير ينشط الحواس . ولا بد أن أبحث عن المفارقات ، وأن أبلغ في السعى وراءها . فكنت أطيّر برهة عاليا ، ثم منخفضا ، وأمسك عصا القيادة بيميني ، ثم بيساري . وقد أجلس مستقيما جامدا . أو اتراخى أو انثنى الى جانبي . كما كنت أراجع جداون الطيران ، أو اتجرع من أن لا أخرج بعض الماء .

ثم هناك ما أقوم به كل ساعة من أعمال تقليدية تختص بخزانات الوقود ، والاتجاه ، وقراءة الأجهزة . 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 في يدي لآقل ضغط . فأبطأت سرعة المحرك الى ١٦٠٠ ر١ لفة في 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
بتحريك عصا القيادة الى نصف بوصة ...

والآن فلو أصيب محركي بعطب سرت بهذا الرياح ، وقطعت
توصيلة الكهرباء ، وجذبت عصا القيادة الى الخلف ، وهبطت
وأجنحة الطائرة أفقية . وإذا واثاني الحظ فقد أستقر على
الجليد بدلا من الماء . ثم ماذا ؟ كنت أشيد لنفسي مخبأ أقيم هيكله
وقماشه من الطائرة ، وكنت أشعل النار من زيت المحرك
وحطام الاعمدة التي تسند الأجنحة ، ومن الصواري . وإذا
سرت على أخاديد الجليد ، وعبرت قطاعات الماء بقارب المطاط ،
واتجهت رأسا الى مائة ميل نحو الشمال ، فساجد ساحل
نيو فوندلاند ...

وكانت مؤنثتي تشتمل على جالون وربع من الماء ، ولن احتاج
الا لجرعات قليلة منه ، وعلى خمسة سندويتشات ، وخمس
علب من المأكولات المحفوظة ، سعة كل منها ثمانى أوقيات ،
وهي من مخصصات الجيش . وكنت أقتصد فى الأكل . وبعد
كل يوم أظيره ، أجدنى قد ازدادت ضعفا . ولو كانت هناك
مياه مفتوحة وريح متجهة نحو الأرض لدفعت بقارب المطاط ، وقد
صنعت له شراعا من غلاف الأجنحة ، 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 الأرض . 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
لاول مرة فى مدينة لينكولن بولاية نبراسكا . وكان الطيار
هو أوتوتيم . وهانا أذكر أول مرة ركبت فيها :

- « اتصال ! »

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

- « اندفاع ! »

فنسمع تقطيعا شديدا ، ثم تزارر السلندرات بقوة .
وقد أوثقونى بحزام من أسفل المقعد الامامى ، وأبسونى 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 اى أثر لابتسامه ، فالطيران مسألة خطيرة .

ثم أصبح الزئير يصم الاذان . 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 . واصبحت حقول نيبيراسكا المربعة كأنهار قع متناثرة صغيرة تظهر على سطح كوكب .. الدنيا تميل ..

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

فى ذلك الربيع كنت الطالب الوحيد فى اتحاد الطائرات بنيبيراسكا . وكنت قد تلقيت ثمانى ساعات فى تعلم الطيران . ولكن رئيس الاتحاد رفض أن يدعى أطيروحدى حتى أقدم ضمانا ماليا يغطى 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 غريبة ، وبأجر قدره خمسة عشر دولارا فى الاسبوع .

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

فاجانى هاردن ، بأن هاتساوى ١٢٥ دولارا . ولكنك تستطيع شراءها نقدا بمائة دولار ، بما فى ذلك كل معداتها وحقيبتها .

- « 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 أقفز . وانخفض مقدم الطائرة ، ثم ارتفع ، ثم انخفض ثانيا ، وكانت تلك اشارتى . وكنت فى المقعد الامامى اتلفت حولى لانظر الى

الطيار . فأومأ 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 أراجع 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 . . ودرت فى الفضاء . . وانشددت الجبال وانفتحت المظلة فوقى وهى تستدير وتتسع . ولكن هناك قفزة أخرى على أن أقوم بها ، فتللمست السكين وقطعت بها الجبل من فوقى ، فانفصلت المظلة عابطة ، وهويت أنا مرة أخرى ولكن بسرعة أشد من قبل . . حالا تصير الجبال مشدودة . . ولكنها لم تتأخر فى المرة السالفة مثل هذه المرة ! . . انى أهوى بسرعة أكثر ! . . وأخيرا شددت 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 لأقود طائرة 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 ثلج المائل تحتى . . ونظرت تحتى . أهو حقل الجليد ؟ انه ينحرف مبتعدا نحو المسافة الواقعة تحت جناحى الايمن . وأرى البحر أمامى مغطى

بالامواج . والى الامام ايضا على بعد بضعة اميال تقع الجزر
الفرنسية الصغيرة ميكيلون وسان بيير . وأبعد من ذلك ايضا كانت
تبرز من البحر جبال نيوفوندلاند بلونها البنفسجى .

وتستمر رحلتى مسافة ثلاثين ميلا من اول شبه جزيرة بيران،
محاذيا ساحل جبال جرداء من الجرانيت، تتخللها خلجان متعرجة
ورؤوس ناتئة . ولا بد أن يكون ننجسر 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 وعلا 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 ننجسر وكولى قد اختلعا الى
كوخ منعزل لأحد صيادى حيوانات الفراء ، وربما يعثر خطاب 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 ..

وازدادت 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
وحملتني من فوق القمم الجرانيتية، واشتد هبوبها من الخلف فتراجع
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 يعطى فى المحرك ؟ - انى أظير 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 .

واذا بى أصل فجأة بعد أن انزلقت بخفة من فوق احدى قمم
الجرانيت فوق سانت جون ، تلك المدينة الصغيرة بمنازلها ومتاجرها
ذات الاسطح المنبسطة ، والتى 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 المرافى .

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 لا دور حولها ، أو وقود لا قرط 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 أطيروا 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 ورائي أمريكا الشمالية وجزرها ، وبقيت امامي ايرلنده على بعد ٢٠٠٠ ميل ، وأصبح الاطلنطى يحيط بى باتساعه ، وعمقه ، وقوته ، وبمياهه المنبسطة الموحشة .

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 نيوفوندىلاند .

ونظرت الى أسفل صوب المحيط . وكان من الصعب وقت الغسق تبين اندفاع الرياح عند هبوبها على المياه . وسيكون تقديرى هذه المرة لاندفاعها نهائيا ، 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 إلى طريقى الدائرى العظيم . ولن
أستطيع فى كايينة القيادة الضيقة المكشوفة للهواء أن أفتح الخرائط ،
وأن أعين الطرق بالمنقلة والمسطرة ، ولهذا يجب أن أقدر الزوايا
الجديدة بالعين المجردة ، وعلى كل حال فالخطا فى اتجاه الشمال
أفضل منه نحو الجنوب ، لأننى فى هذه الحالة أكون متأكدا من
وصولى إلى الأرض .

وسددت الاتجاه الجديد فى قرص الموصل الأرضى ، وخففت
من سرعة المحرك إلى 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 صبح هذا
فسوف أستطيع التسليم بأنها كانت تهب طوال النصف الاول
من الليل من جهة ، وفى النصف الثانى من جهة أخرى . واذن
سأستطيع لو آتست 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 استنفدت طائرتي في الصعود ببطء الى أن استوت فوق طبقة من الضباب . على أني أذكر أن الساعة سجلت أنه عشرون دقيقة ، وأن بدا لي ذلك غير معقول . لقد بدأ الضباب على هيئة غيم من البخار المتجمع فوق الجبال الثلجية عند شواطئ نيوفونلند . ثم استحال ذلك الضباب سحابة منماسكة 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 أني مكثت طائرا اثنتي عشرة ساعة ، وأنني على بعد ١٢٠٠ ميل من نيويورك ، و ٢٢٠٠ ميل من باريس ، أقطعها في أربع وعشرين ساعة لو استطعت أن أبقي 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 لا يستمتع برائحة الجازولين النفاذة ، ورأيت أني طرت ساعة وربع الساعة معتمدا على بعض ما في الخزانات الخارجية للأجنحة من الوقود ، ثم ربع ساعة أخرى معتمدا على الخزانات الوسطى بالأجنحة . وسوف أقضي الليل بما في هيكل الطائرة ومقدمتها من وقود ، تاركا ما بخزانات الأجنحة للطوارئ ، بحيث لو حدث أي خلل لمضخة 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 آنحس الآلات طول الليل .

كان الظلام حالكا ، وكانت أنساعة الثامنة والدقيقة الخامسة والثلاثين حسب توقيت نيويورك . وخيل لي أن مؤشرات الأجهزة التي أمامي ترمقني بنظرات جامدة ، ويعيون كعيون 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 استنفذ بعض
الوقود في الارتفاع ، ففتحت صمام البنزين حتى أشارت ابرة
العداد الى رقم ١٦٥٠ لفة ، فارتفعت المقدمة قليلا ثم عادت الى
استقرارها . وقررت أن استعير عن بعض ذلك الوقود في الصباح
أثنا هبوطي .

كانت آخر التكهّنات الجوية عند طيراني تفيد أن ثمة منطقة
ضغط ثقيل تتكون فوق المحيط الاطلنطي الشمالي . فلو صدقت
هذه التكهّنات فإن العاصفة المنتظرة تعتبر بسيطة وليس
فيها خطر كثير . ولكن الى أي مدى ترتفع تلك الايخرة ويظل
يطلق عليها اسم الضباب ؟ كنت أظير ورأسي 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 اياي أترنج آلاف الاقدام
تحت قبة السماء !!

والواقع اني لو طرت طيرنا أعمى لكان على أن أقضي الليل
أرقب لوحة أجهزة طائرتي ، وأن أعيد مؤشراتنا الى مواضعها
الصحيحة الواحد تلو الآخر ، باستمرار . ولم تكن « روح
سانت لويس » متزنة بحيث تسمح للأجهزة أن تؤدي عملها
جيذا ، اذ كنت أظير بسرعة لم تسجلها أية طائرة من قبل ،
ولو اني خففت الضغط على مفاتيح القيادة لحظة لاختل توازنها دون
شك .

كانت المشكلة الرئيسية عندي هي بقائي مستيقظا ، وكانت تلك
الساعات الطويلة المملة تعاودني كالحلم أقضيه طائرا ، وعيناي
مركزتان على مؤشرات الأجهزة المضيئة ، مخترقا الفضاء بلا
حركة كالصاروخ ، تقودني مشيئة تلك المؤشرات . وقد يصبح الحلم
كابوسا أراني فيه أجاهد للاحتفاظ بارتفاعي ، ضارباً ذراعي المخدرتين
لأحول دون سقوطي ، وأنا في غاية الاعياء . .

كنت صباح أمس في فندق جاردن ستي ، حين استيقظت
نشطاً مرتاحاً قبل طيراني بيوم واحد ، وأمضيت نهاري ذاك في
عمل مستمر ، ولم يغمض لي جفن طيلة ليلة أمس . أما الآن فالساعة
الثامنة مساء ، وبدا يكون قد مضى على ست وثلاثون ساعة دون نوم .
واخذ بريق النجوم يضطرب مرة أخرى ، ووجدت أنه من الأفضل

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 طولاً ، كما لم يتغير حجم كابينه الطائرة ، فلا بد انها الوسادة الهوائية التى اجلس 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 الطائرة مرة ثانية ، وكانت الساعة ٨ والدقيقة ٥٢ ، فكتبت تحت كل من سرعة الرياح واتجاهها كلمة « غير معروف » وتحت اتجاه البوصلة ٥٩ ، وسرعة الهواء ٨٥ ميلاً فى الساعة ، والارتفاع ٩٣٠٠ قدم . ثم وضعت صفحة التسجيل جانباً ، وأطفا المصباح الكهربائى ، وعندئذ رأيت النجوم أكثر عددًا وأشد بريقاً ، الا أن السحاب كان لا يزال آخذاً فى الارتفاع حتى يكاد يلامس عجلات طائرتى . ولم يعد عندى شك فى وجود عاصفة تواجهنى . فأخذت أرتفع ببطء رويداً رويداً .

أى نوع من العواصف سوف ألقى ياترى ، وكم ارتفاعها ، وما مقدار شدتها ؟ وهل يمكن لطائرتى المثقلة بالأحمال أن ترتفع فوقها ؟ ان الضغط يخف كثيراً على ارتفاع ١٥٠٠٠ قدم ، فلا بد أن تهبط سرعة المحرك ، وسوف يغمى علىى 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 كالقزم . وكانت تخرج من تلك الكتل أعمدة غليظة من السحاب تندفع نحو السماء آلاف الاقدام ارتفاعاً لم أر له مثيلاً قط ، ولكن على أن أنازلها . كان معنى الهبوط وسط سحب العاصفة أن أطير كالأعمى مدة ساعات طموال حتى أخرج منها ، لكن الافضل أن أتلمس طريقاً بين تلك السحب المرعدة ، فقد توقفت شدة الريح حواسى المتبلدة .

وكان الجو باردا في هذا الارتفاع ، فأغلقت سترتي حتى رقبتي ، وشعرت بالبرد حول رأسي رغم تلك الخوذة المبطنـة 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 عني 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 » ترتد عندما تدخل في السحاب ، فالهواء يتحرش بها ، ويرج الطائرة حتى كان الجن يتعلق بأجنحتها . كان كل ماحول 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 أطيروسط السحاب في هذا البرد الشديد . كان الجو باردا ورطباً ، ولكن هل يمكنني ان أنسى الخطر ! خلعت قفازي وأخرجت ذراعي من النافذة فشعرت كأن دبابيس تخز يدي العارية ، ثم ألقيت بنور كشاف على دعامة أحد الأجنحة فوجدته يلعب بسبب اعلاه من الثلج ، وظهرت على مدى اختراق الاضواء الكاشفة عروق أفقية وسط السحب كأنها خيوط . وكنت أخشى أن تتعطل أنايبب « فنتوري » في أية لحظة .

كان لا بد أن أخرج من هذا السحاب بسرعة ، فان حواسي تأمرني ان 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 تعطي الطائرة الميل اللازم ، ورأيت سرعة الهواء تنخفض عشرة أميال في الساعة ، ومقياس الارتفاع يسجل هبوطا 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 لا أرى 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 لا تزال هناك ثلاثون درجة أخرى لتم الدورة ، ولكن اللوحة كانت تهتز بشدة حتى لم يعد يمكنني قراءة الأرقام بدقة ..

اضأت نورا كشافا نحو دعامات الجناح ، فبدأ الثلج أكثر سمكا ؟ ورأيت ابرة الكهرباء الأرضية 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 دبائيس تخنرها !!

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،
وبدل مؤشر سرعة الهواء على انخفاضه خمسة أميال * وليس
ببعيد أن يكون المؤشر مخططا لتراكم الثلج على أنبوبة «بيتروت»
أو أن يكون تراكم الثلج فوق طائرتي هو ما جعلني اطوف 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 استطاعتي ذلك؟ هناك
كتل كثيرة منها أمامي لم أر خلالها سوى القليل من النجوم * وهل
يأتري ستتندمج هذه السحب جميعها فتكون قاعة من العواصف؟
أمن الممكن أن أجد مهربا وسط السحب تنزل في طائرتي بين
حوائطها 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 روزفالت، 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 لي. ولكن هل أتجه صوب الشمال؟
انه نفس الاشكال *

في مقدوري أن أصعد خمسة 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
نيو فوندلند، فوق حقول الجليد الواسع ماء نوفاسكوتشيا
نعم أعود ١٤٠٠ ميل لا بد الطيران من جديد من ذلك الممر الضيق
الموحل فوق لونج آيلاند. وعندما أقفل راجعا اذا استطعت ذلك

أكون قد مكثت معلما في الجوقرابة ثلاثين ساعة، وهو وقت يكفي للوصول الى ايرلندة ، لو اننى استطعت أن أظل في اتجاهى نحو الشرق .

كانت أعمدة السحاب تزداد وتتكاثر، 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 في الجو .

بدأت أكتب من جديد مجموعة من التقديرات عن سرعة الطائرة، ثم عدت فالحقت 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 في مقعدى ، فقد كان فى وسعى ان أسترخى ، ولكن كان على ألا أذهب 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 مختلة ، 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

الذى يعتمد عليه الطيار . لم أسمع قط ببوصلتين تتلفان في وقت واحد .

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

لا أمل فى الاستعانة بجهاز الكهرباء الأرضية لأن ابرته تتذبذب من طرف الى آخر ، وكذلك البوصلة السائلة فانها تتذبذب هى الاخرى . فعينت اتجأهى وفق تلك التقديرات المتذبذبة ، وأيقنت ان الله وحده هو الذى يعرف أين التقى بالشاطيء الأوربى .

ورأيت أنه اذا ازدادت حالة البوصلة السائلة سوءا ، ووقفت السحب العالية حائلا دون استعانتى بالنجوم فى طيراني نحو الشرق ، فقد أظير فى اتجاه دائرى . هل من أمل فى الهبوط على شاطيء إيرلنده ؟ الحقيقة أننى أصبحت أشك فى امكان وصولى الى أى شاطيء .

لم استطع النوم فى الليلة السابقة لطيراني ، وهاتنا فى هذه الليلة مستيقظ كذلك . نعم مستيقظ ، ولكن ما الذى يجب على عمله فى هذه اللحظة ؟ . . كانت امامى سحابة سوداء تغمرها كأنها نمر . وما هذا الشيء المائل الى البياض الذى يتحرك خارج نافذة حجرتى ؟ . . رفعت منظارى الى اعلى لاستوضح الامر ، كأننى أختلس النظر من بين ملاءات السرير ، وكأننى طفل يخشى الظلام - ولكن النمر لا تقفز من النوافذ فى منيسوتا ؟ . . ما هذا الذى يتحرك خلف النافذة ؟ ما هذا البياض ؟ .

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

بعيدا في اتجاه الشمال . لقد ظننت انه سيبزغ من الجهة
الآخري لطائرتي . أمتجه انا الى افريقيا ؟ وجهت « روح سانت
لويس » صوب مجموعة من النجوم امامي ، وراقبت البوصلة
السائلة .

اذا كانت البوصلة صحيحة منتظمة في تحركها ، فاني اكون
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 ان يكون .

واقبت نظيرة على الخريطة الموضوعة امامي . ووجدت اني
كنت اتحرك في درجة اودرجتين في الساعة نحو الشرق ، طوال
المدة التي قضيتها طائرا في النهار والليل ، متخذا طريقا على شكل
قوس كبير . فعندما تركت نيويورك وجهت « روح سانت
لويس » نحو الشمال الشرقى ، وحينما انكشفت السماء كانت
اشعة الشمس عن يميني . اما حينما اقترب من باريس فساكون
متجها نحو الجنوب الشرقى ، وتكون الشمس والقمر عن
يسارى . كان الوقت في اواخر مايو ، ومن الراجح ان يكون
القمر في مكانه الذي يجب ان يكون فيه بالنسبة لطيار يقطع
طريقا على شكل قوس كبير .

اشارت الساعة التي امامي الى العاشرة والثلاث ، وبذا اكون
قضيت في الظلام الدامس ساعتين فقط ، ثم تكشفت لعيني
سحب الليل . وفي ضوء القمر ابصرت منها ما يشبه البراكين
والابراج ، ورأيت من بينها هوات سحيقة لا قرار لها . وسلكت
طريقا ملتوية بين السحب متجها نحو الشرق الى اوربا وحيدا في
خضم هذا الفضاء الموحش !

كان القمر بعيدا جهة الشمال ، وتركزت الطائرة تنحرف مرة
آخري ، فلو ان البوصلتين منتظمتان لاستطعت ان اكف عن
شد رقبتى الى اعلى لاسترشد بالنجوم ، ولاسترحت الراحة
التي انا في اشد الحاجة اليها . لماذا لا احاول ان اتخذ طريقا

ثابتاً ؟ 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 ،
وفى الامكان أن أجلس هادئاً مستريحاً . ولماذا يقلقنى أن
أخطئ فى خمس أو عشر درجات والدرجة ليست شيئاً بالنسبة
للزاوية .. فلا يمكن أن يبعدنى هذا الخطأ اليسير عن قارة أوروبا
كلها .

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

مالسعدنى لو استطعت أن أرقد على سحابة ذات وبر لا نام !
اننى أضحي بأى ثمن فى سبيل النوم ، الا حيانى طبعاً . ولكن
كان على أن أشغل نفسى بشيء آخر ، فقد ينشط ذلك عقلى .
وبدا لى أن افكر فيما افعله عندما يطلع الصبح . فنبسط
خريطة 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 ايد : 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 لمدة وجيزة ثم شعرت بعدها بفقدان التوازن ،
وتحقت أن الطائرة مالت مرة أخرى . وأخيراً وضعت الخرائط
جانبا ، وصممت على تصور هافى مخيلتى .

كنت لا أزال انحرف بزاوية بسيطة نحو الشمال ، ولكنى

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

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

ان القمر يضئ 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
السحاب المنفصل بعضها عن بعض ، والنجوم من خلالها
لماذا اعجز عن مقابلة النوم . . آه . . السحب . . والنجوم !

لم يعد هناك اثر للثلج على دعامة الجناح حين اردت ان
اتحقق من ذلك بالانوار الكاشفة ، وشعرت بالدفع في مقعدى .
بدفع جميل . فخلعت قفازى ، واخرجت ذراعى من النافذة .

فاحسست ان لفح الهواء قد فقد حدته الباردة . اننى الآن
على بعد خمسمائة ميل من نيوفوندلند ، وربما اكون قد
عبرت تيار لبرادور البارد وجبال 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 ان هواء دافئا ياتى من الجنوب نحو الشمال ويسيرنى
في طريقى الصحيح . ولكن ربما كان هذا الهواء الجنوبى لايهب
نحو الشمال ، فان قوانين اتجاهات الرياح ليست بسيطة
لهذه الدرجة .

تسير بوصلتاى الآن سيرامعقولا ثابتا ، فهل خرجت ياترى

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

كنت استمر مدة طويلة وقد تخلعت نفسي عن جسمي ،
فأصير كأني ادراك مجرد يتحرك وسط الفضاء اللانهائي ، ولم
يعد هذا الجسم يحتاج الى اية رعاية ، فهو لا يشعر بالجوع ،
ولا الحرارة ، ولا البرودة . انه يريد ان يستسلم الى الهدوء .
لا ادري لماذا تحملت مشقة احضاره الى هنا ؟ ان هذا
الادراك الذي لا ثقل له .. هذا الادراك الذي هو انا لا يحتاج الى
جسم في تنقلاته .. انني بينما ضع يدي على عصا القيادة ،
وتدوس قدمي الدفة ، وتنظر عيناى الى البوصلة ، يقفز
خاطري ليطوف بشواطىء جرينلند المتجمدة ، ثم يتجه الى
أوربا ، ثم الى القمر والنجوم .

وفي لحظة من يقظة جسدي وسط هذه التأملات الطويلة ،
رايت السحب من حولى مغطاة بضوء اميل الى البياض . لقد
ولى الليل وهذا هو فجر باريس ! فجر لى بورجيه ! ولكن ما أغبى
ذلك التقدير ! لقد حرك هذا الاثر الضعيف للنهار في عيني
رغبة ملحة في النوم .. رغبة قوية هبطت على كأنها أغلبية ثقيلة .
وتلك هى الساعة التى كنت أخشاها ، الساعة المبكرة من
الصباح التالي لطيراني ، او الصباح الثالث منذ أن كنت
نائما .

لم اعد استطيع السيطرة على جفني ، واذا مابداً ينغمضان
فلا يمكن أن اكبح جماحهما . لقد انغمضا فنفضت نفسي ورفعتها
بأصابعي ، ثم حدثت فى الاجهزة ، ولكن جفني انغمضا ثانية ،
وتعذرت على الرؤية . لقد ثارت كل خلية في جسدي على تصرف
عقلي ، فقد جمد ظهري ، وتألم كتفائي ، واشتدت حرارة وجهي
حتى كأنه يشتعل ، واصاب عيني وخز مؤلم ، وبدأ أنه من
المستحيل أن استمر في طيراني واصبح كل ما أبغيه من الحياة
أن ألقى بنفسى على الارض متمد الانام .

لقد شردت ابرة البوصلة عشر درجات ، واختبرت عضلاتي
فنفضت جسمي فوق مقعدي ، وقفزت الى اعلى والى اسفل ،
ثم اعدت الطائرة الى طريقها السليم . كان يجب ان احتفظ

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

حاولت ان احرك 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 الاجنحة ليهب
من نافذة الطائرة هواء منعش . وأرخيت عضلات جسمى ،
وهززت راسى حتى ألمتني ، ودعكت عضلات وجهى ، وجذبت
القلن من اذنى ، ونفستته ، ثم حشوتها به ثانية . اذهب
شروق الشمس رغبتى في النوم ؟ كان هذا هو ما يحدث لى دائما .
ولكن لم اكى فيما مضى على مانا عليه الآن ، فلم اشعر مطلقا
بمثل هذه الرغبة الملحة في النوم

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

يا الهى !! لقد مالت الدفة اليمنى اثنتى عشرة درجة ! .
فخلعت خوذتى وفركت راسى ، ثم لبست الخوذة ثانية ، وشربت
قليلا من الماء فأنعشنى ، ثم تناولت قطعة ساندوتش اذ لم
اذق طعاما منذ افطاري صباح امس ، على رغم انى لا اشعر
بحاجة الى الطعام .

ان عيني تنغمضان من وقت لآخر ، ولكنى ادركت شيئا
جديدا يساعدنى على البقاء يقظا .. يبدو انى مكون من ثلاثة
عناصر : فهناك جسمى وهو الذى يكاد يصرخ من فرط حاجته
للنوم ، وعقلى وهو الذى يصدر الاوامر ، 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 ان تسترخى ، اما النوم فلا . وحينما يطلب عقلى

من جسدى ان يظل يقظا ترد الروح قائلة : « ان من الصعب على الجسد البقاء يقظا في مثل هذه الظروف » . واذا جادل العقل في ان معنى النوم الفرق في المحيط ، اكدت الروح انه لن يكون هناك نوم ابدا ..

بخيل الى ان عيني قد انفصلتا عن جسدى من تحت اجفاني المثقلة ، واصبحت جزءا من روحي التى استقرت بعيدا داخل مجتمى .

لقد سمحت روحي لكل من عقلى وجسدى ان يبقى فترة وجيزة مسترخيا مادامت «روح سانت لويس» طائرة بتعقل في طريقها السوى . ومن يدري فقد تميل المقدمة فجأة أو تهوى الطائرة أو ترتفع . وافقت من غفوتى واستويت بالطائرة ، ثم دفعت الدفة الى الخلف في اتجاه البوصلة ، وهززت نفسى حتى اوشكت ان اصحو ، ثم تركت للطائرة العنان ، وكنت نائما ومتيقظا في آن واحد .

لقد حان وقت تسجيل حالة الطائرة ، ذلك التسجيل الذى ادونه كل ساعة . انه مجهود شاق ، فعلى ان امسك بالقلم ، واضع اللوحة امامى على الخريطة . لقد سجلت ماياتى : الزمن . الساعة ٥٢١ دقيقة صباحا ، وسرعة الرياح : غير معروفة ، واتجاه الرياح : غير معروف ، والبوصلة : ٩٦ درجة . لقد قطعت ٨٠٠ ميل ولا يزال امامى مثلها .

اننى فى منتصف الطريق الى باريس .. هذه نقطة كنت انتظر الوصول اليها منذ ساعات . فلأمجدها هنا فوق المحيط بناكل ساندوتش وجرة أخرى من الماء ! ولكن تمجيدها الآن لا محل له ، فاننى لا اشعر بحاجة الى الطعام ، ولم اشعر بعطش بعد . ثم على ان اطير ثمانى عشرة ساعة أخرى اراقب فيها الجو . ان فى الوقت متسعا للطعام والشراب بعد شروق الشمس واستيقاظى ، وبعد ان اتخلص من كرب ساعة الفجر .

الفصل الثامن

أخذت أتمس القلم في جيبي، وأحول بصرى بعيدا عن مؤشر الدوران لأضع علامة أخرى على لوحة الآلات . فرأيت أن الطائرة قد استهلكت من الوقود مقدار ساعة ، وأثبتت 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 محلقا في الفضاء . ولو قدرت متوسط سرعة « روح سانت لويس » بمائة من الأميال في الساعة طول الليل ، فمعنى ذلك أنى بلغت الآن منتصف الطريق إلى باريس نعم .. منتصف الطريق فقط . وبذلك يتحتم على أن أواصل الطيران ثمانى عشرة ساعة أخرى . لقد خدر التعب عقلى حتى اضطررت إلى حثه على اليقظة بمثل هذه التحذيرات :
تنبه وفكر ، والا فليس هناك إلا الموت الأكيد .

وأعود الآن للتفكير في خزانات الوقود ، فهل أغير منها شيئا ؟ . 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 إلى الأمام .. ؟ أن كان الأمر كذلك واضطرتنى الظروف إلى الهبوط في المحيط ، فان « روح سانت لويس » ستفوق حتما 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 طريقى الدائرى الكبير المتعدد الزوايا . بيد أنه ما قيمة درجتين أو ثلاث درجات أمام تركى مقدم الطائرة بتأرجح مترددا إلى كلا الجانبين من طريقى .. ؟ هذا بالإضافة إلى الأخطاء السجولة التى وقعت فى الليل ، وهى ذبذبة البوصلتين بعنف ووسط العاصفة المغناطيسية ، والدوران فى السحب ذات الرعد ودفع الرياح .

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

تسيرنى ساعة اخرى ، لان هدفي الاكبر الان هو البقاء على قيد الحياة وانا متجه الى الشرق حتى ابلغ شروق الشمس .

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

اني ابادر باستجماع قواي ، واركز حسي وفكري على الـ «جهاز» ، ولست أدري ما افعل . فأخرجت بحركة آلية يدي الى تيار الهواء السريع ، ووجدت درجة الرطوبة بعيدة عن التجمد ، وليس ثمة خوف من الثلج . واخذت اطيروا بالغريزة لا بالحقد . ولكنني أعرف عواقب اغفال النظر الى مؤشرات الآلات بغير رقابة ، وهذه المعرفة هي التي تقطع كالسيف غلائل النعاس .

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

ولنفرض أنني بدأت الهبوط الاعمى وسط تلك السحب ، فالى أي ارتفاع يجب أن أقف ؟ الى ألفين أو ألف من الاقدام ؟ . لقد ضيقت جهاز الارتفاع حينما كنت اطيروا منذ حوالي ثمانى ساعات ، اجتزت خلالها مساحة كبيرة تكتنفها عاصفة هوجاء ، لابد أن تكون قد غيرت الضغط الجوي . ان جهاز الارتفاع يسجل الآن ٨٨٠٠ قدم ، وقد يخطئ الجهاز في تقديره بعض مئات من الاقدام ، فاهوى دون أن أدري ، وارتطم بمياه المحيط . فلا تحفظ بارتفاعي بعض الوقت ، فقد تذيب أشعة الشمس الطالعة فجوة في رقعة الغيوم .

انى لا خال أحيانا أن عقارب الساعة ثابتة فى مكانها ، وأحيانا أخرى تطفئ 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 طريقى وسط جحافل السحب ، حتى اذا مرقت منها رأيت من تحتى واديا فسيحا منبسطا يمتد عبر طريقى ويتسع آلاف من الأميال . وهناك فجوات سحيقة تتخلل طبقات السحب ، وميزت من خلالها ظلال المحيط القاتمة ، وقد حفل سطحه بالزبد الأبيض المتماوج . ان ظهور تلك الأمواج المتلاحقة من ارتفاع ثمانية آلاف من الأقدام ليدل ولا شك على بحر ثائر 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 تصمم أذنى ، وهى الأصوات الأولى من نوعها التى اعترضتني . بدأت رحلتى بالأمس . ويرق الزبد الثائر 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 وتفرج من حولى الطبقات المتعاقبة من السحب الخفيفة الغبراء .

أصبحت الآن على ارتفاع ألفين من الأقدام ، فى جو صاف تتلاطم تحته الأمواج المتكسرة المزددة ، وتصنف به ريع 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 نيو فوندلاند فى الميخسق ، الا أنها قد ازدادت قوة وعنفا وتحولت الى ريع خلفية جانبية ، وربما كانت تهب كذلك طيلة الليل وهى تدفع بى فى طريقى وتلقى بى تجاه الجنوب فى الوقت نفسه .

ترى أى قوة تهب بها ؟ ان حكمى على ذلك يكون أكثر دقة وأنا على مقربة من سطح الماء . ان أستار الضباب تنتشر فتجذب 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 الطائرة
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 . . لا بد ان
أحسب قوة الريح ، وتذبذب البوصلة ، بالأمس ، والدوران
حول السحب المربعة ، ثم أقدر كذلك انحرافى ذات اليمين وذات
الשמال كلما غبت عن صوابى ، مع اضطرارى الى النوم . .

عندما بارحت نيوفوندلاند اتخذت اتجاها بميل قدره خمس
عشرة درجة شمال طريقى الدائرى ، خمس درجات منها
لتعويض بعدى تسعين ميلا الى جنوب طريقى المرسوم ، وعشر
درجات لمعادلة اتجاه دفع الريح ، فهل يجب أن انحرف 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 انى لم أنظر فى البوصلة
منذ أكثر من ساعة لتقدير الانحناء الجنوبى الطفيف على
طول الطريق الدائرى الكبير ، مما يوجهنى درجتين الى الشمال .
ناو 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 لويس » الى ارتفاع ألف من اقدام .
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 ينقشع الضباب الذى كنت أخترق بياضه . ومرت الدقائق فأصبحت ربع ساعة ، وامتد ربع الساعة الى ثلاثة الارباع دون أن يبدو للأمواج أى أثر . وأصبحت أطير آليا بعيون تسجل ولا ترى .

لا .. لا .. انى لا أستطيع أن أرقد وأنام ! لا ولا أستطيع الخروج والمشي .. اذن فادعك عينيك ، وانفض رأسك ، فأنت نحلق فوق وسط محيط رهيب ! ولكنى لست فوق وسط المحيط . انى . . . واذا بى أسمع صوتا يرن فى أذنى ، وقد بلغ منى الانهالك مبلغه : « سيداتى وساداتى ان الكابتن لندبرج 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 نجذب اليها أنظار المسافرين أعلننا أننا سنستعرض السير على الجناح ونقوم بحركات بهلوانية !!

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

ولكن .. ماخطبه ؟ ان الرجل يتأرجح على نهاية السلم أسفل عجل الطائرة بينما المفروض عليه أن يصعد . أترأه أصيب عند القفز ؟ أم أنه خائف ؟ ..

وهرع بد جورنى الى طائرتى ، وارتفعنا بها . وكان على أن أطير تحت اللاعب مباشرة محاولاً أن أجعل جسمه يتدلى فوق غرفتى مباشرة ، وعندئذ يقطع بد جورنى حبال السلم . ولكننا تأخرنا .. اذ لم يعد لدى كابتن دان وقود كاف ليستمر فى التحليق

فاتخذ سمته هابطا تجاه حقل قمح قريب ، بينما ظل اللاعب معلقا في وهن ، حتى أخذ جسمه يحفر 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 الاعلين الى أحد الفنادق ، وهناك نصيب بعض العشاء الساخن الذي اعتدنا تناوله بعد يوم حافل بالاستعراض الجوي . . ثم نستمتع بقراش 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 دفعة 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 دائريا في الاتجاه المضاد . اذن فقد أفلت مني زمام الطائرة .

وتثير في تلك المفاجأة حدة ذهنية . . ولحي 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 الآن تهمل أمر المؤشرات حتى تسترد حواسك .

وكلما مر الوقت غلبني النعاس وعيناي مفتوحتان . اني أظير دون أن أشعر بعذاب ، وإذا لم يكن عقلي الواعي يقظا ، فهناك عنصر ثالث يتحكم في جسمي وعقلي ويتولى أمر قيادتي ، عنصر بصير بال اللحظة المناسبة التي ينه فيها حواسي العادية . وقد أبى عقلي الواعي أول الامر أن يثق في هذا الزميل الجديد . أما الآن اذ يجثم على كابوس النعاس ، فإن عقلي ليتخلى كلفة 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 فهى لا تستحق منى ذلك العناء ، ويكفينى الآن أن أسجل عدد الساعات التى استهلكتها الوقود . وهكذا سأضيف خطأ جديدا الى مجموعة الخطوط الموجودة تحت عنوان « خزان المقدمة » . لقد انحرف طريقي الدائرى الكبير بمقدار أربع درجات نحو الشرق منذ آخر مرة عدلت فيها اتجاهى ، وانى أوازن ذلك الانحراف على البوصلة .

هل استمر فى هذا الطيران الأعمى أو ارتفع فوق السحب؟ ان الليل الذى يبعثه فى نفسى منظر ذلك الضباب المعتم بالإضافة الى الرغبة العارمة فى النوم ليخلقان فى شوقا دافقا الى رؤية البحر أو السماء . فلو هبطت مقدار ألف من الأقدام ، فان امكان مراقبتي لمؤشر جهاز قياس الارتفاع أثناء هبوطى خلال عملة الضباب يتطلب مجهودا يفوق الطاقة البشرية !

لقد انحرفت عن طريقي عشرين درجة فنفضت رأسى وعالجت فتح جفنى بايهامى . وتعلن الساعة الآن عن مضي احدى وعشرين ساعة منذ غادرت نيويورك وهأنذا استبدل خزان المقدمة بخزان الجناح الأيمن لا تخفف 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 فى الوقت الذى أبلغ فيه الساحل الأوروبى . ان الشئ الوحيد الذى كان له أبلغ الأثر فيما آل اليه أمرى من ارتباك ، هو تلك الليلة المؤرقة التى قضيتها قبل بدء رحلتى ، 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 لى جفن . ومع أنى أحس به متسللا ولا أقوى على صده ، غير أنى أعود الى وعيى بعد لحظات أو دقائق . وحين يصرعنى النعاس على هذا النحو تنفصل عينائى عن عقلى الواعى لتتصلا بذلك العقل الجديد الخفى الذى أصبح صالحا بشكل عجيب وهو يصبح 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 دهرًا طويلا فى الأجهزة الثابتة أمامى ، تتناوبنى اليقظة والنعاس ، تترأى لى أشباح غامضة ، وأطياف شفاقة تعج بها الطائرة من خلفى ، وليس لها ثقل . ولست فى حاجة الى ادارة رأسى حتى أراها ، فقد استحالتم جمجمتى بأكملها الى عين كبيرة مبصرة .

وأخذت هذه الأشباح تتكلم بأصوات بشرية حبيبة ، وينقلت منها شبح ، ثم يعقبه آخر ليهرع نحوى فيربت على كنفى ، 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 القرى بينى وبين ركابى الوهميين ، فأنى 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 .. والالم .. 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 الآن زملاؤى قدامى ، وذاكرات 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 . هاأنذا أهرع مبتعدا عن مائدة المطبخ لأصفق الباب
خلفى ، وأقفز الدرج للقائه . فأننا سنسير فى الحديقة لنتكلم
فى شأن خطتنا ، ففى الاسبوع المقبل من شهر يونيو ذاك من عام
١٩١٥ نبداً أهم رحلاتنا الاستكشافية مبتدئين من منبع
نهر الميسيسيبى ، فى قارب من قوارب التجديف ، مجتازين
الغابات والمستنقعات ومجارى المياه المتدفقة ، وبعد اقامة بضعة
ليال نصل الى حدود مزرعتنا
« اننى ادير الدقة اليمنى ستدرجات » .

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

كثيرا ماكان والدى ينتهز فرصة خلوة بيننا ليتحدث الى فى
السياسة والاقتصاد ، وعن الإصلاحات 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 النقابية . فلو أن لمثل هذه الامور خطرها ، فلم اذا
لايحفل 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 لايمكن أن يجلب مثل هذه
النسب المرتفعة من الارباح الى المانهاية ، فالرجل الذى رهن
قطعة أرض يمتلكها بفائدة عشرة أو اثنتى عشرة فى المائة لم يعقد
صفقة رابحة . فاذا لم يتحد الفلاحون ، فإن الاقطاعات الكبيرة
ستجور على كل مايمتلكون . ان ذلك البلد ملك للشعب ، غير أن
الشعب لم يتعلم بعد كيف يتولى الامر فيه ، فهو مضلل دائما

ولم تتح له الفرصة مطلقا ليدرك الحقيقة ويطالب بحقه »

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

اخيرا نعثر على النهر . انه هنا مجرد غدير صغير يشق طريقه منحدرًا بين شاطئين عشبيين تعلوهما اشجار 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 ، فاخرجنا القارب الى الارض واخذنا ندق خيمتنا ، ثم نشعل نارًا لظهو بعض الطعام .

وتداعب السنة النار ظلال الغابة ، وتفوح رائحة شواء سمكتين كبيرتين من الوعاء . وينعق بوم من بعيد ، وتترقق المياه فوق الصخور ، وتقف نحن فى الهواء المختلط بالدخان نزيح عنا ارجال البعوض ... وناكل ونسامر . ثم يغشى خيمتنا الظلام ، وتنشط الضفادع والصراصير ، وتهجع ذكريات اليوم فى راسى الى ان افيق من النوم عند شروق الشمس فأحدد مكمنى ، اذ ليس من السهل ان يضل المرء فى رحلة نهريه كهذه

وافيق من حلمى على منظر ركام غبراء معتمة تنتشر تحتى . وقبل ان اهبط مسافة مائة قدم كان الضباب الكثيف قد لفنى ، فأقرر ان اطر على ارتفاع الف من الاقدام بدلا من الف وخمسة مائة غير انى لا ارى رغم ذلك الا لمحات خاطفة مشوقة للبحر . وانصرف ثانية الى كابينة قيادتى واجهزتى والى ركابى الوهميين الذين احملهم معى ، ويقبع واحد او اثنان منهم خلف كتفى مباشرة ، متصلين بى بالصوت احيانا وبغير كلام احيانا اخرى !!

اخذت وطاة الضباب تخف، وها هي « روح سانت لويس » تنطلق فى سماء زرقاء وبين سحب ناصعة بيضاء وتحت اشعة

الشمس المتلألئة ، فيبهـر 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 ، واتطلع
حولى ثانية ، فإن التشبث بالحياة رائد كل حى .

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

ان البحر والسحب والسماء لتختلط كلها فى عينى ، فهناك
سحب تتوسد المحيط واخرى لتكاد 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 اظير فوق الغيوم ، ومن تحتها، وبين طياتها ، كما لو كنت اسفل
بين خلایا مستعمرة اسفنجية هائلة .

وها هى اشعة الشمس تغمر الكابينة ، وتنجذب عيناى الى
الشمال فأرى تحت جناحى الايسر ، وعلى بعد بضعة أميال ،
خطا ساحليا يمتد بمحاذاة اتجاهى وتبدو عليه تلال قرمزية
باهتة ، ومجموعات من الاشجار والصخور الساحلية النائية ،
وتحيط به جزر صغيرة ذات أحراش . ولكننى لا ازال فى
وسط المحيط الاطلنطى ، وعلى بعد الف ميل تقريبا من الارض !
انى انقض راسى واعاود النظر، ولا شك انى الآن فى تمام اليقظة،
ومع ذلك فلا يزال الشاطئ يلوح لى ! ..

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

واتخذت ذلك الشكل الخادع المضلل . أم ترى قد اكتسحتنى خلال الليل زوبعة عاتية وقتبى نحو أوربا ؟ حينئذ يكون ماعبر بمحاذاته الآن ليس إلا الساحل الأيرلندى . ثم ها هى جزيرة تعترض سبيلى وقد حفلت بالأشجار والتلال ، حتى إذا اقتربت منها وجدت أن ما أراه من أشجار وتلال ليست إلا ثغرات فى وسط الضباب ، وأن ما ظننته شيطاناً ان هو إلا حزم متكاثفة من الضباب .

وتدوب السحب وترتفع كلما زادت زاوية الشمس انفراجاً . فأن الأفق يشرق الآن فى وضوح وجلاء ، ولا بد أن انشط للعمل ، فما من سبيل إلى إهمال حساب الطيران بعد الآن . وكل ساعة أقضيها فى تبلد وجمود تزيد أمر طيرانى خطورة ومجازفة وتدمغنى بالعار كطيار . أجل أنى لا خجل من نفسى فإلشدائد تمتحن الرجال ، والآن إذ أواجه بها أرانى أخور ويقصر جهدى . أنى أطير كمن يسير فى نومهمولياً بطائرتى شطرووجهة اتخذتها منذ ساعات .

وقد أوشكت الساعة الثالثة والعشرون من طيرانى أن تنصرم ، ولم تنبى لى من قوة بعد ، فلا يعيننى بعد الآن أمر تسجيل القراءات التى أمامى ، وقد ارتبك تنابيحها ، وأصبحت على بعد ٢٣٠٠ ميل من نيويورك ، ولم يبق لى سوى ١٣٠٠ ميل كى أصل إلى باريس . أن انحرافى بتلك الدرجات الخمس عند سانت جونز لابد أنه قد قادنى الآن إلى شمالى خطى المرسوم . وعلى ذلك فأنى أعدل من اتجاهى وأزيل أثر ذلك الانحراف . كما يجب على أن أضيف ثلاث درجات لتغيير الاتجاه . ولكن ما الحال فى العوامل الأخرى ؟

دعنا نرى .. أنى أتجاوز فى سرعتى التسعين ميلاً فى الساعة بقليل ، كما يتضح من جهاز السرعة . فلو فرضنا أن الريح قد أضافت إلى سرعتى ثلاثين ميلاً أخرى إذن أستطيع أن أضيف عشرين ميلاً على كل ساعة مضت منذ أن بارحت نيويورك ولاند إلى معدل سرعتى التى كنت أقدرها بمائة ميل . ولكن متى غادرت نيويورك ولاند ! .. متى غادرتها . ؟ ! يبدو أنى أفقد القدرة كلية على التفكير بالأرقام . أن سانت جونز تبعد بمقدار إحدى عشرة ساعة وربع الساعة عن نيويورك وأننى الآن على بعد ثلاث وعشرين ساعة من نيويورك . فأذا طرحت إحدى عشرة من ثلاث وعشرين بقى ضعف الأحدى عشرة أى 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 اختلط على الامر ، ويجب ان أبدأ
من جديد بعد دقيقة او اثنتين حين يصفو ذهنى .. نعم انى
سأدع عقلى يستريح لدقيقة اولدقيتين ثم أعيد الكرة من جديد

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

من يدري ؟ .. ربما لو انى كنت تلميذا افضل 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 س=٢٣ »
الدفة 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 .

ولابدا 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 بعدت عن نيوفوندلاند بمقدار اثنتى عشرة ساعة . فلو كان معدل سرعتى مائة ميل فى الساعة فلا بد ان اكون الآن على مسافة تقل عن السبعمائة ميل من الساحل الايرلندى . ولكنى لاحظت ان دفع الهواء الخلفى اقوى مما كنت اتوقع . . فلو فرضنا ان معدل سرعتى كان مائة وعشرين ميلا فى الساعة منذ مغادرتى لسانت جونز فاكون 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 اكون فى هذه اللحظة على بعد اربعمائة من الاميال من الساحل الايرلندى وقد اكون اقرب 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 اثناء الليل و ١٢٠ ميلا فيما بعد ذلك . . لكن . . لا . . ان هذا التقدير يبدو مبالغا فيه ولا يحسن اتمام الحساب طبقا له ، فلست ابغى ان اصعد راسى بأرقام اخرى . افضل لى الا اعول كثيرا على الريح . ساقدر المسافة باعتبار ان معدل سرعتى هو ١٠٠ ميل فى الساعة وفق تقديرى الاصيل ، والا اصبت بخيبة امل مثبطة لو انى لم ابلغ ساحل ايرلندا فى الوقت الذى احده . ولست اهلا لمزيد من الابتئاس ولا ابغى ان اغرق فى الآمال . . وفى الريح المسيرة .

ولكن اى تعديل ساجريه فى حسابى خاصا بتيارات الرياح الجارفة ؟ واثر الدوران حول السحب المشحونة الراعدة ، وتلك الساعات الطوال التى كنت انحرف فيها شمالا عن طريقى ؟ انها لمشكلة اخرى . ساستريح لبضع دقائق اخرى ، ثم احاول ايجاد الحل .

الفصل التاسع

منذ بضع دقائق كانت سحب متناثرة تسبح فوق رأسى ،
وكنت أطمح 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 عيني .

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 عيناى 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
البقطة ، وما زلت أطمح فى خط سير على غير هدى .

لم لا أستطيع تحطيم أغلال النوم . ان ذهنى ليزوغ من
مشاكل الطيران ، وهاتذا قد قطعت أكثر من نصف الطريق
عبر شمال الاطلنطي ، 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، فضايط المخلوط وصمام
الوقود مفتوحان بغير دقة . هل أصبحت من الضعف بحيث
لا أستطيع التماسك حتى أثبتن 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 الطم وجهى يبدى فى شىء من الحدة،
ولا أكاد أشعر بوقع اللطمة ، فألطم نفسى مرة أخرى بكل ما فى
من قوة . " حدوى ! لقد صرت كالمشلول من التعب ولا فائدة
من الاعاده .

بيد ان باريس مازالت دونها ألف ميل أو تزيد ، ويجب أن
استعد للاهتداء الى الساحل الاوروبى فى نقطة قاصية عن خط
السير الموضوع ، حيث أجد هذا الساحل مغموراً بالضباب،
فأخلق فوق السحب طيلة الليل . ليلة أخرى؟ كيف يتسنى لى
أن اجتاز 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 تخالفت الآن ، فسأمسي في عداد هذه الاشباح الراكبة في طائرتي . لقد صعدت الى الطائرة منذ ساعتين في هيئة شفافة وملاّت المكان ، وهي تتحدث بأصوات بشرية ، وتسدى الي النصيح ، وتفضي الي برسائل ذات بال من عالم غير منظور .

ها انا اثني ذراعي وساقى ، وادلك عضلات الصدر والمعدة ، وادق بقدمي ، وانتفض قائما قاعدا ، وادفع بالعصا الى الامام لالقي بثقل جسمي على الحزام ، ثم اجذب العصا الى الخلف لالصق جسمي وثيقا بمقعدي . لسوف امزق هذا النسيج الذي يلفني في النوم ولكن .. ولكن اشد ما احتاج اليه هو التنفس - الهواء - لقد اضطربت لوحة الاجهزة امامي ، واخذ عقلي يدور فانشنى الى جانب الكابينة وبرز راسي الذي اعتراه الدوار من النافذة . هل انا هابط ام صاعد ؟ لقد زال الشعور بالطيران السوي - اني اجتذب العصا الى الخلف - من غير افراط والا - لفة محورية - قفزة - ليس للأفق وجود - لقد حل بي الانغماء .

وها هو الهواء البارد المندفِع من النافذة المنزقة يفتح جفوني قسرا ويملا رثتي هواء .. فهل استمر في الوعي ؟ اني شديد القرب من سطح الماء . اني اتنفس بعمق ولكن رثتي لا تسمحان بالزبد .. البحر والسماء والاجهزة يفسها ظلام حالك - رب هب لي من لديك قوة !

المحيط يعود الى لونه الاخضر ، والسماء تكتسي برزقتها ، ووجوه الاجهزة ترنو الي . والارقام تشخص جلية ظاهرة . لقد كنت معلقا على حافة الآخرة ، ولا يمسنني عنها الا تعلق اطراف اصابعي الموجودة امامي . اما الآن فاني احس بقوة تنبعث في من جديد فاصعد الى اعلى . لقد استعدت وعيي اخذت «روح سانت لويس» تصعد ببطء فادفع عصا القيادة الى الامام وامسك بالدفة اليسرى لآحول دون دورانها ، وأبقى على راسي في وجه تيار الهواء الداخل من النافذة ، واستنشق الهواء الى اعماق صدري ، ويشترك في هذه الصحوة ذهني وحواسي ، لقد وفقت آخر الامر الى كسر شوكة النوم ، لقد امدتني رؤية الموت بآخر ماغندي من القوة . اني اشعر كما لو كنت ناقها من مرض عضال . وجلست في هدوء اطل من

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

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

انى انظر الى عقرب الدقائق فى الساعة وهو يتحرك - ٧ر٥٠ - ٧ر٥١ - ٧ر٥٢ حسب توقيت نيويورك - وقد انقضى يوم كامل منذ أن حلقت . فى هذه اللحظة بعينها من امس كنت قد عبرت اسلاك التليفون الممتدة فوق نهاية المدرج فى لونج آيلاند .

والآن فلاكتب 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 اصيل الامس لقد كنت عندئذ على بعد ٩٠ ميلا جنوب طريقى الدائرى الكبير . ولكننى عوضت ذلك الانحراف . ولهذا يجب أن أسقط ذلك من حسابى . ها انا ابسط الخرائط على ركبتى وأشرع فى تقدير قيمة العوامل الدافعة نحو الجنوب .

فاولا هناك الدوران حول نقط تجمع الصواعق ليلة امس . وكان ذلك انحرافا نحو الجنوب فى زاوية تبلغ خمس عشرة درجة او عشرين . فلما أشرق القمر أنشئت 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 تفرى
الطيار بالاتجاه صوب الجنوب نظرا لسيرها في السماء . وسوف
احتسب لهذا العامل انحرافا آخر نحو الجنوب من خط سيرى
يبلغ عشرة اميال 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 بشئ من هذا ، فيحسن ان
تحتسب هذا العامل ايضا على انه مقدار مجهول .

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

وجملة ذلك كله ان 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 ان اقدر اعظم قيمة لهذين المقدارين
انجهولين في كل من الاتجاهين ، وبذلك يمكن تحديد اوسع مدى
شمالا او جنوبا تكون طائرتى قد بلغته .

فلنفرض ان الرياح العليا المجهولة كانت تهب دون انقطاع
ليلة امس وصباح اليوم من الشمال بسرعة معدلها خمسون
ميلا في الساعة ، فاكون بذلك قد انزلت مسافة ٣٥٠ ميلا
نحو الجنوب ، فاذا اضفت الى هذه المسافة ٧٠ ميلا اخرى
في مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق وفي مقابل السير على

هدى النجوم ، كان مجموع ذلك ٤٢٠ ميلا . واذا قدرت اضطراب
المقارب بنحو ٥٠ ميلا بلغ المجموع ٤٧٠ . ويجب على أن اسقط
من هذا المجموع ٢٥ ميلا وهى الحد الأدنى للفرق الناشئ عن
ترك عقرب البوصلة مائلا الى اليسار، فيكون الباقي ٤٤٥ ميلا
القيت نظرة على الخريطة فوجدت أن ٤٤٥ ميلا تخرجنى
عن نهاية الخط المرسوم . فلو كنت قد امنت في الجنوب الى
هذا المدى ، وحافظت على اتجاهى الحالى ، فسوف اصل الى
الساحل الاوروبى فى نقطة من خليج بسكاي الذى يلاطم اقاصى
فرنسا ، ويكون وصولى فى الظلام . واذا حجت السحب ضياء
القمر فلن استطيع ان اتبين معالم الساحل ، او اية مدينة من
تلك المدن الاجنبية ، وعندئذ يجب أن اقلل انسياب الوقود
واظل فى نقطة 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 ادى ذلك الى أن اصل الى ايرلندا الواقعة بعيدا عن
طريقى جهة الشمال . فاذا صادفت البر قبل الظلام استطعت
تبيين النقطة التى اكون فيها ، ومنها اتوجه الى مطار ليورجيه

ومن الممكن ايضا ان تكون « روح سانت لويس » شمال
الطريق المرسوم . فلنفرض أن ريحا جنوبية كانت تهب ليلة
امس 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 اخرى فى مقابل ذبذبة البوصلات ، لان
هذا الاضطراب يحتمل أن يكون قد انحرف بى الى اى جهة من

الجهتين . ثم يضاف الى ذلك كله ١٠ اميال فى مقابل عدم
المحافظة على الاتجاه بدقة مع طول الوقت فيكون مجموع ذلك
٤٦٠ . واذا طرحنا من هذا المجموع ٥ اميال فى مقابل الالتفاف
حول مركز الصواعق و ١٠ اميال فى مقابل الاسترشاد بالنجوم ،
وهو اقل ما يمكن تقديره ، فيكون الباقي بعدها ٤٢٥ ميلا

فلو كنت على هذا البعد شمال الطريق المرسوم فسوف اصل
الى الشاطئ الاسكتلندى . فلو طرحت عشرين درجة من اتجاهى
على افتراض وجودى جنوب الطريق بمسافة كبيرة فقد اخطئ
الجزر البريطانية البتة . ومعنى ذلك اننى اصل ليلا الى الساحل
النرويجى ذى الضباب والاخايد .

الرياح الشمالية والرياح الجنوبية - ولكن هناك احتمالات أخرى - لتفرض أنني كنت أطيّر في مواجهة الريح خلال الليل ودفعتنى ريح شرقية سرعتها ٣٠ ميلًا في الساعة ، فإن معدل سرعتي ينخفض إلى النصف ويجعلنى ذلك على بعد ١٠٠٠ ميل من أيرلندا في هذه اللحظة . فإذا حولت البوصلة ٢٣ درجة إلى الشمال اتجهت نحو مدينة جلاسجو .

ولتفرض - حمدا لله على صحة ذلك الفرض - أن الرياح الخلفية التى تدفع طائرتى كانت قوية ، وكانت تهب بمعدل سرعة قدرها ٥٠ ميلًا في الساعة ، فلا بد أن أكون الآن على بعد ٣٠٠ ميل من أيرلندا . واذن فلاحاجة إلى الالتفات نحو الشمال ، وسوف أصل إلى الساحل الفرنسى حتى وإن كنت في جنوب الطريق المرسوم ، ويكون وصولى إليه قبل حلول الليل .

هناك اذن ثلاثة ظروف ضد الاتجاه إلى الشمال وظرف واحد في صف هذا الرأي . ويبدو أن الرأي الأصح هو الرجوع إلى الخطة الأصلية للطيران ، وهى التى وضعتها في سان دييجو منذ بضعة أسابيع عندما كنت في انتظار اتمام بناء الطائرة . فقد كنت جالسا في المصنع وجميع الخرائط منشورة أمامى ، وقررت ألا أغير اتجاه البوصلة إلا بناء على أسباب معلومة ومؤثرات شديدة الرجحان ، حتى أقطع الجانب الأعظم من عرض المحيط . قدرت مركزى شرق الطول القاطع للساحل الأيرلندى بمسافة ١٠٠ ميل ، فينبغى أن أبحث عن البر . فإذا لم يقع نظرى على أى أرض فالواجب أن أقص ثلاثين درجة من اتجاهى ، وبذلك لا بد أن أصل عند مكان ما من أيرلندا أو إنجلترا أو ساحل فرنسا الشمالى ، مهما يكن اتجاه هبوب الرياح في الرحلة ، ومهما يكن في الطريق الملاحى من الاضطراب .

سأقدر متوسط سرعة طيرانى بمائة وعشرين ميلا في الساعة منذ ما خلفت نيوفونلاند . وعلى فرض أننى 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 إلى 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 . وأجد الخط الدائرى المرسوم في خريطة

يشير الى نطاق مغناطيسي عند الدرجة ١١٩ ويبعد حوالي 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 ٢٩ درجة فلا بد ان تكون هذه الريح تزحزحني بنحو ٥ درجات . واذا طرحت الخمس الدرجات من ١٢٠ درجة كان الباقي ١١٥ درجة .

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

فلما اتممت خططى الخاصة بالطيران اطمانت نفسى ، وارتاح ضميرى ، واخذت اسرح الطرف فى سكينه وهديره 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 آجلا . وكانت الشمس من فوقى ترسل اشعتها الملتهية من النافذة العليا لتأبينه ، ولشده ما تلهفت الى الاستقلال بجناح احدى الطائرات كما كنت اصنع بين كل رحلة وأخرى .

وبرزت الى صفحة ذهني ذكرى قديمة ، وكاننى ارى مضربة تنوقد بأشعة الشمس قريبة من مدينة ردلودج بولاية مونتانا ، وأنا وصديقى لينش جالسان فى ظل الجناح الاسفل لطائرة ساندارد تنطلع الى قدوم راكب يرغب فى نزهة بالاجر فى الطائرة . ولم تكن قد طرنا طول اليوم . واخيرا اذا بسيارة خاصة تنعطف من الطريق الرئيسى وتقف قريبا منا . ثم قفز منها سائقها وهو رجل اسمر ، وعلى رأسه قبعة عريضة الحافة ، وهو شديد الشبه بالزراع .

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

اجاب لينش : « سنمتعك بنزهة طيبة حقا نظير عشرة دولارات . » فقال القادم : « حسنا لقد اتفقنا . » فشددنا السيور حول جسم الراكب فى مقعد الكابينة الامامية ، وادرت أنا مروحة محرك ، وحلق لينش بالطائرة .

ولم يكن هناك شبر واحد من أنفل بعد أن مضت الطائرة ، وصرت أتجول ذهابا وجيئة قاذفا قدمي بعض الحصى في جحور الكلاب 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 طرته 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 وطرقت 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 شىء كان قد أفرغ مسدسيه - أتارى ماذا قال ونحن نستعد للنزول ؟ لقد انفتحت الى مبتسما وصاح بى : « لقد أمطرت هذه المدينة وإبلا من الرصاص وأنا سائر على قدمي ، أمطرتها وإبلا من الرصاص وأنا على ظهر جوادى ، وما أنذا قد أمطرتها وإبلا من الرصاص وأنا طائر ! » ثم اذا هو يضحك ويضحك ، ولا شىء غير الضحك . »

وامتدت ساعات العصر خاوية حارة آمنة كالسماء اللانهائية من فوقى . وكانت أشعة الشمس تتحول في الكابينة وتتجه مقدمة الطائرة نحو الشمال فضغطت الدفة اليمنى . لقد كنت فى حلم من أحلام اليقظة . يجب أن أكون أشد حرصا ، اذ لا ينبغي أن أفقد الوعي مرة أخرى .

ان أشعة الشمس لعون كبير فهي تجتذب عيني في تحركهما بأسرع مما تجتذبهما ابرة البوصلة أو مؤشر الدوران . انى أطرحت عن ذهني ثوب الحمول وارده الى اليقظة والانتباه . ثم أمد يدي في جيب حلة الطيران التي ارتديها 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 ووضعت 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 ٩٥٢ ، أى انه قدمرت ست وعشرون ساعة منذ أن حلقت الطائرة . ومن الشطط أن يترك أى محرك على السير طيلة هذه المدة من غير اعتناء بأمره . الا 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 . ولنسبب مالا نستطيع أن أحول دون اتجاه الطائرة الى اليسار . ان شعورى انطوى بأن أيرلندا تقع شمالا يكاد أن يبطل خطة الطيران التى حسبتها بالعقل . لذلك قررت أن احتفظ بآبرة البوصلة فى الوسط ، ويجب أن أكون من السقطة والانتباه بحيث أستطيع أن أفعل ذلك .

ولم اكء أفعل ذلك بضعة دقائق حتى أخذت أحرق فى الأشياء الموجودة فى الكابينة ، فى القماش الذى يغطى الغرفة وما فيه من غرر ، وفى آثار قدمى التى طمست دهان الواح الأرضية . وسرعان ما تنحرف طائرة الطائرة نحو الشمال مرة أخرى . ان هذا ليشبه 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 أطيّر ميكانيكى مع الفرق التى تلقى البذور فى الحقول .

فلما انتهت اعداد الطائرة التى اشتريتها رأيت أن أسير بها على أرض المطار ذهابا وحيث عدة مرات قبل أن أحلق بالفعل وأطيّر ، اعتقادا منى بأن ذلك يعيننى على فهم معدات القيادة . ولم أشعر الا وأنا فى الجو ، فاقفلت مفتاح البنزين ، وهبطت الطائرة الى الأرض فى شىء من العنف وجناحها الايمن منخفض ، والطائرة تنط على العجلات ، وجهاز الاتزان يحتك بالأرض .

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 : « لاعطيتك 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 صاحبنى : « لن تجد مشقة ما فكل مايك أنك صدئت قليلا » .

الدقة اليمنى تميل ثلاث درجات .

لقد أمضيت فى مطار سوثرأسبوعا حصلت فيه على مايقرب من خمس ساعات من الطيران انفراد . وخطر لى بعدئذ انه قد أن الاوان لكى اتخذ من بذراحقول مهنة أرترزق منها . وعزمت أن أعمل فى الغرب ثم فى الشمال حتى أبلغ منيسوتا .

وقبل غروب شمس اليوم الاول ، وصلت الى مدينة ميريديان بولاية منيسيبى . وفى صبيحة اليوم الثانى عدت الى الاتجاه غربا ، وهو اليوم الذى ضللت فيه الطريق . ذلك أن المعالم الارضية

التي 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 البطاطين .

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 منيسيبى ، على مسيرة حوالى مائة ميل من ميريديان التى بدأت منها » . لقد انجعت 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 تضبط وقودك خاطبت احدى شركات البترول فى التليفون ، وان حل

بك الاعياء والتعب تمطيت على الحشائش ، واذا شعرت بحاجة الى النوم نمت .
ها انذا اعيد عن الطريق مرة أخرى بمقدار خمس درجات .
كلا يجب أن اكون أشد حيلة .

كان ذلك هو الصيف الذي هبطت فيه بطائرتي في مزرعتنا بولاية منيسوتا . ما هي ذى من تحت بنهرها وجدولها وما فيها من حقول وغابات . . . انها مزرعتنا . وها انا اتخطى السور وأحط بالطائرة على الارض ، وجهاز الاتزان اول ما يحنك بالارض . لقدنما البوص في كل مكان - والمنزل موصد وعنى بابه قفل . فانا أعلم ان المستأجرين قد غادروا المزرعة لايهم عجزوا عن الحصول على ما يقوم بأودهم ههنا . حسنا . . لا يمكننى أن ادير مزرعة من طائرة تبعد عنها مئات من الاميال .

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

كنت أطير كالحالم واذا بهات تطف بصرى : نقطة قائمة فوق سطح الماء على بعد ميلين أو ثلاثة . أهو قارب ! وأغمضت عيني 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 النعاس يتبدد . اهي قوارب صيد ؟ لا يمكن أن يكون الشاطئ الاوروبى بعيدا . وهذه المراكب الصغيرة ، هذه قطع السباحة فى الماء اهي ايرلندية أم انجليزية أم استكلندية أم فرنسية ؟ ايمكن أن تكون

من الترويح أو من أسبانيا ؟ وما مدى اتساع مياه الصيد عن الساحل ؟

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

اتجهت الى القارب الثانى الذى كان يعملو ويهبط فوق الأمواج ، فلم أر على ظهره أحدا ، ولكن ها هى رأس رجل تطل من باب الكابينة ، وبدأ الرجل ساكنا لا يتحرك وهو يحرق فى فهبته حتى أصبحت على ارتفاع خمسين قدما من الكابينة ، وأغلقت مفتاح البنزين ليبطل صوت المحرك ، وأخذت أصبح بأعلى صوتي : « أين الطريق الى أيرلندا ؟ »

ونظرت خلفى من تحت ذيل الطائرة أطلع فى وجه الصياد حتى أتبين أى إشارة تدل على فهم ما أقول . ودرت بالطائرة راجعا ، ومررت فوق القارب كره أخرى ، فرايت رأس الرجل لاتزال عند الباب ثم تتحرك ولم تنبر ملامحها ، كأنها عديمة الحياة . وانى لأرى وجهه شديدا الاصفرار - أم اننى أتخيل ذلك؟ انها لتشبه رأسا مقطوعة .

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

هل أظير فوق قارب آخر؟ كلا فلا أريد أن أفرط فى ضوء النهار أو الوقود . ومن الحير أن أبتعد عن هذه القوارب فإن 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 المظلة 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 اننى قضيت سبعة وعشرين ساعة طائرا . فإذا 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 أصبح اتجأى 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 هطولُه بين حين وآخر سحباً منخفضة - لعلها رقعة من الضباب . . . أيمكن أن يكون هذا هو البر ؟

انها تبدو كالارض ، ولكننى لا أريد أن أنخدع بسراب آخر . وعلى بعد عشرة أميال أو خمسة عشر ميلا بين صيحين من المطر يوجد عقد أرجوانى مسطح من أسفله كصفحة الماء ثم يتقوس من أعلاه . 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 . أيمكن أن يكون هذا وهما آخر ؟ كلا انى محتفظ بصفاء الذهن ، وذهبت عنى حالة الاغواء ، فانا فى نقطة وانتباه . ولم تستطع جزر الضباب سابقا أن تغرينى عن الانحراف عن خط سيرى ، ولكن الاغواء الآن شديد ، واذا بالطائرة تندفع نحو أقرب موقع من الارض .

وحدثت فيها طويلا وأنا لا أجرو على تصديق عيني ، متنبعا للظلال ، والخطوط ننقش 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 ارتفاعا من جبال مقاطعة بريتانىا 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 مسنيرة ، والمزارع صغيرة وصخرية .
ويقع تحتى خليج كبير مسلوب ، وجزيرة طويلة صخرية ، ثم
أحدى القرى . . أجل ان على الخريطة موقعا تنطبق عليه هذه
الناظر كلها - فانا أجر خطا بالحبر على خط هذا الشاطئ .
انها جزيرة فالنشيا ، وخليج دنجل على ساحل ايرلندا
الجنوبى الغربى .

انى اكاد 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 تعلو
سحب العواصف كانت تدفع ديل طائرتى دفعا شديدا ،
وأنتى فى انحرافى نحو الشمال كنت ملهما الهاما أقرب الى
الصحة والتوفيق من خطط الطيران الموضوعة بالتروى
والتفكير . يا المعجب ان هذا هو الطرف الجنوبى لايرلندا ! وهانا
أصبحت 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 .

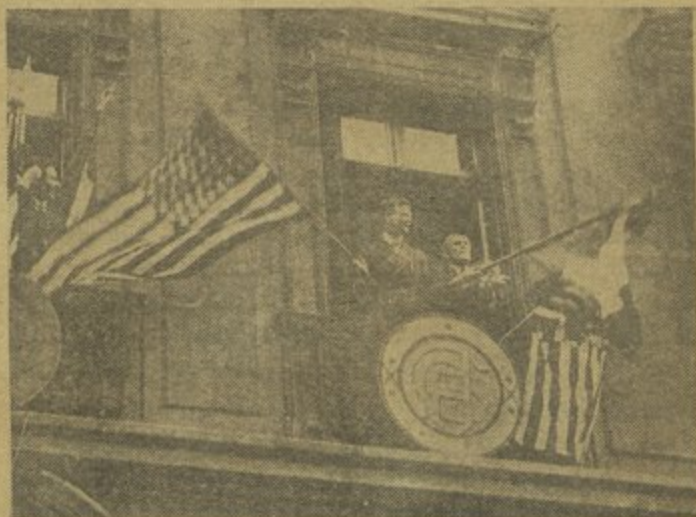
لم تبق الا ست مراحل أطيرها لابلغ باريس ، هى ٦٠٠ ميل
دق . . وما زالت فى العصرية من الساعات الذهبية
النص ، ثم نور الشفق بعد الغروب ، وسوف أرى فرنسا
قبل أن يخيم الظلام . ويتجه خط سيرى جنوبا عبر حقول
كبرى الصغيرة الخضراء . وقد زالت عنى الرغبة فى النعاس ،
وزالت معه تلك الاشباح التى أخذت تتركب معى هذا الصباح ،
ولم تعد تقف خلف منكبى تهمس فى أذننى 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 تمر ست ساعات من هذه اللحظة
حتى أصل الى فرنسا وباريس ! بالامس كنت أسير فى مطار
روزفيلت ، واليوم فى مطار بورجيه .

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

العظيم عندما وقع نظري على ايولما • ولو اننى انحرفت عنه
 مسافة خمسين ميلا لعددت ذلك توبيقا عظيما فى احسن ظروف
 الطيران • اما ان انحرف ثلاثة اميال فقط فان هذا من باب -
 اجل من باب ماذا ؟ الحظ ؟ كلا ان كلمة الحظ لتعبر اتفه من أن
 يلقى على هذا الموقف ، فهي كلمة تجرى على السنة الذين لم
 يشرفوا على الحياة من بعيد •

لم اكن اومن بظهور الاشباح • ولكن كيف افسر تلك الصور
 التى حملتها معى طيلة ساعات عديدة من هذا النهار ؟ صور
 شقيقة فى هيئة بشرية ، وأصوات تتحدث بسلطان وجلال ،
 وكانت تقول لى - كانت تقول لى - يا لله ! 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 ان الوقت الآن بعد العصر . فان ساعتى المضبوطة حسب توقيت نيويورك تشير الى الحادية عشرة واثنين وخمسين دقيقة . ومعنى ذلك اننى استهلك من الوقود مقدار ثمان وعشرين ساعة .

وهنا علمت بالقلم الرصاص علامة أخرى على لوحة الاجهزة ، وجولت استهلاك الوقود من خزان محرك الطائرة الى خزان المقدمة ، لاننى أريد استنفاد مائى 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 اتجه فى سبرى 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 تهادى فى البحر ، وتقع عينى الآن على أربع منها . ولدى وقود موفور ، وعزم مشحود ، وزالت من سبيلي عقبات الطيران الكؤود !

لا أكاد 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 أحيد وجود الملايين من الطائرات فى أطباق الجو ، وانى لاود أن أمشي حتى أرى من الطيران سائرا فى طريق التقدم والارتقاء ، ولكننى مولع بما فى السماء من عزلة خالصة ، ولا أميل الى تصورهما محتشدة باك ...

يتقطع صوت المحرك فى دورانه ! واذا بجسدى يتصلب كمالو مستثنى شرارة كهربائية . وأسمع دقات مضطربة متقطعة بدلا من الصوت المتوازن ، فندفع يدي العصا الى الامام . صا على المحافظة بالفرصة 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 عليك ، كل ما في الامر أن خزان المقدمة قد نفذ طبعاً لرغبتى . وحولت البنزين على الجناح الأوسط ، ثم أغلقت مفتاح الوقود وضابط المخلوط وبدأت تحريك المضخة اليدوية الى الامام والحلف لاغذى المحرك بالوقود ، وعينائى تسرحان نحو الاثني بحثاً عن السفن التى تجرى فى البحر . . اذا لم يصلح المحرك . وانى لارى سفينتين ، ولكنهما على بعد أميال عديدة عنى ، بل أبعد مما يبلغه مدى الهبوط ، ولن تشهدا حتى الرذاذ المتطاير من اصطدام الطائرة بسطح الماء . ولا تزال الريح الى شمال ذيل الطائرة بقليل . ومعنى ذلك أنها ستتحرف الى اليسار دائرة على نفسها . يجب أن أتمنطق بحزام النجاة ، بيد أن هذا يستلزم أعمال كلتا اليدين ، وذلك فوق ما أطيق أن أجازف به .

لقد وقف الارتجاج والتقطع ، فأدبر مفتاح الوقود ، فاذا بالقوة تنبعث فى الطائرة وتنظم حركة الآلة . . واذا زدت من سرعة الطائرة فقد أستطيع أن أعبر تورنول وبحر المانش ، وأن أبلغ الساحل الفرنسى قبل أن يخيم الظلام . وفتحت البنزين حتى بلغ المحرك ١٧٢٥ لفة فى الدقيقة ، وأخذت أرقب جهاز قياس سرعة الطيران يرتفع الى ١١ ميلاً فى الساعة .

واذا وجدت ضاباً فسأصعد فوفه ، وأطير فوق باريس معتمداً على الحساب فقط ان انصى الامر ذلك وفى استطاعتى أن أدور وأدور طول الليل ، ثم أهبط بعد الشروق . أو أواصل السير الى روما ، فهذه خريطة أوروبا أرى فيها روما على بعد ٧٠٠ ميل من باريس . وسوف أصل الى مطار ليورجيه ومعنى احتياطى من الوقود يكفى للسير قرابة الف ميل . انه لمن العار أن أهبط هناك ، فقد ذهب النوم عنى ، وأستطيع أن أمكث حيث أنا ، وأطير الى مالا نهاية . وقلت لنفسى : فكر فى الامر ملياً . رحلة جوية الى روما طولها ٤٣٠ ميل من غير توقف ، ولكننى وضعت خطة هذه الرحلة على أن تنتهى فى باريس ، فمن واجبنى أن أبذل قصارى الجهد لى أحط بطائرتى فى مطار ليورجيه .

الساعة الاولى والدقيقة الثانية والخمسون بتوقيت نيويورك
أى حوالى منتصف السابعة هنا .
وهنا أنذا أمر فوق الارض من جديد : مزارع صغيرة الرقعة ،

ظاهرة الحدود ، ويفصل بعضها عن بعض أسوار من الشجيرات
كيف يتاح للمزارع أن يكتسبوا من البناء هذه هي كرونوول .
مايقوم بأوده من حقل صغير كده الحقول ؟ ان مائة من هذه
الحقول لتشتملها ضيعة واحدة من ضياع القمح في كانساس .

وهبطت الى ارتفاع ٥٠٠ قدم ، ورأيت الناس يرفعون
وجوههم الى السماء وأنا أمر فرقمهم . أظنون اننى قائد
طائرة بريطاني في رحلة موضعية ؟ أيعرفون انهم ينظرون
الى طائرة قطعت الرحلة من الولايات المتحدة الى انجلترا في
ثلاثين ساعة ؟ غير انهم حتى ان كانوا قد سمعوا بابتداء الرحلة
من اذاعة الراديو المحلي ، أو من الصحف ، فلن يحول بخاطرهم
اننى قد تمكنت من قطع الرحلة في هذا الزمن الوجيز .

وها هو بحر المانش أمامي : لقد عبرت انجلترا حقا بسرعة
كبيرة ! هذا صحيح ، فانه ليست الا شبه جزيرة ضيقة تؤدي الى
أرض لانهاية لها . ومع ذلك فتم تمض سوى ثلاث ساعات
منذ أن وقع بصري على ايرلندا . انى أجد صعوبة في التعود على
هذه المسافات القريبة في العالم القديم . ويأخذ الضباب في
الانتشار على الساحل الذي خلفته فأصعد في الجو الى ارتفاع ٢٠٠
قدم وأستقيم في أنسير . الشمس ماثلة الى المغيب ، ولم تبق لها
الا بضعة درجات حتى تختفي وراء الافق . وفي القنال بضعة
من السفن .

ويمد شاطئ فرنسا يده ليستقبلني ساطعا في ضوء
الغروب . ومن هذا الشاطئ ذاته منذ ثلاثة عشر يوما قام
الطياران ننجسر وكولى في رحلتهم الجوية عبر المحيط .
فالى أى مسافة بلغا بطيرانهما ؟ ولماذا فقدوا ؟ أكان ذلك من
جراخ خلل أصاب المحرك فتعطل ، أم من جراء نفاذ الوقود ؟ هل
أطبقت عليهما ليلا سحابة هائلة كالطود من سحب الجليد ؟ أو
لعلهما قد ضلّا في دروب السماء ولم يهتديا قط الى الأرض ؟ لقد
كانا هما أيضا يطيران على بساط مسحور ، ولكن سحره بطل على
نحو ما . فما أشد ما تهوى بالمرء أبسط الأخطاء - كهفوة دقيقة
لا تدركها العين المجردة في رباط أحد الأجزاء ، أو يضع بللورات
من الثلج في 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 وأوروبا . وأطوى خريطة المحيط ثم أنشر

خريطة فرنسا . لقد وصلت قبل الزمن المعين بوقت طويل ،
وقد لا أجد أحدا في انتظارى بمطار لبورجيه .
أسدل الليل أستاره على الشرق كله ، وأصبح النهار وقفا
على سماء الغرب التي مازالت مسطبعة بشفق الغروب . وكل
ماموف تلمحه عيني من فرنسا قبل أن أحط بالطائرة لن يعدو
هذا الاصيل المستطيل 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 أصبح فوقها . .
منهم الفلاحون ذوو السراويل الزرقاء ، ومنهم النساء ذوات
امساك البيضاء . ويدب الاطفال بينهم في هرج ، ويتطلع الجميع
الى مصدر ذلك الدوى الذى ينتشر فوق سقوف دورهم . والساعة
الرابعة والدقيقة العشرون ، وذلك بمعدل التاسعة والثلاث هنا .
لقد فات وقت العشاء ! فأمسك عصا القيادة بين ركبتي ، وافتح
بيدى كيسا من الورق قد تشبع بالشحم ، واستخرج منه قطعة
ساندوتش ، هى أول طعامى منذ أن صعدت فى الجو . وتجه
امثالة عندئذ بمقدمتها صاعدة فأرفع العصا اماما وأضغطها بين
ركبتي مرة أخرى ، وافتح غطاء وعاء الماء ، فأنا الآن أستطيع
أن أجرج ما أشتهى 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 ازدراده .

وأخذت معالم الارض تختفى مع انتشار الظلام ، وانعدمت
رؤية الالوان ، ولم تبق الا الفلال ، فالغابات أشد حلكة
من الحقول ، واسوارها 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
النظر 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 أصدع مرة أخرى وأستوى

على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم ، وقد انتشرت على الارض هنا وهناك
عقود من الانوار ، بعضها وهي الكبيرة من المدن ، وبعضها من
القرى . وسوف تكون باريس من جانا متوقدا في جنح الليل .
ولم تعد عندي اى رغبة في النعاس ، ولم تعد عيناى
حامدتين كالحجر ، ولا أشعر فى جسمى بأى ألم .

ولم أكد ارى من باريس أول الامر الا ضوءا خابيا ، كأن القمر
قد أشرف على البزوغ قبل موعده ، وتطلع باريس من أفق
الارض . وقد قطعت نحو ثلاث وثلاثين ساعة منذ أن طرت من
ونج ايلاند . وكلما تعاقبت الدقائق انبثقت عناقيد من
الاضواء اشبه برؤوس الابره ، وكان صفحة الارض قد انتشرت
بالنجوم تحت سماء ساطعة الكواكب . انها مصابيح
باريس . خطوط مستقيمة من الانوار . ومعنيات من
الانوار . وميادين من الانوار ، وكلها تحدد هيئة الشوارع
الكبرى والحدائق ، والدور جليظة هرة . وهنا لك على عمق
سحيق عمود من الانوار متطلع نحو السماء . ذلك هو برج
ايفل . ودورت حوله دورة واحدة ، ثم انعطفت الى الشمال الشرقي
نحو مطار لبورجيه .

لم يكن مطار لبورجيه مبينا على الخريطة التى معى . ولم يعرف
احد ممن كان يعود الى امريكا مرفعه على وجه التحديد ، وسمعت
الجميع يقولون : « انه ميناء جوى عظيم لا يمكنك أن تخطئه . وليس
عليك الا أن تطير متجها الى الشمال الشرقي من المدينة »
ولذلك رسمت بالقلم الرصاص دائرة على الخريطة الموجودة معى .
والآن تتجه « روح سانت لريس » كسهم ينطلق الى مركز
تلك الدائرة .

لا بد أن يكون هناك منار يسطع من ميناء جوى عظيم
كهذا ، ولكن اقرب منار ابصره يقع على مسافة ٢٠ ميلا ناحية
الغرب لا ناحية الشرق . وهذه من السرعة باحثا عن المطار . فلم
أر اى 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 متساوية الابعاد ، ويطل من

بين هذه الألوان الصفراء بعض الانوار الحمراء والخضراء .
 ها هي رقعة سوداء الى يساري من السعة بحيث تصلح ان
 تكون مطارا ، والانوار تحوطها من جميع الجهات . ولكن هذه
 الانوار ليست في خطوط مستقيمة ، وليست الابعاد بينها
 متساوية ، بل ان بعضها يتجمع مقاربا بشكل غريب . فاذا لم
 يكن هذا مطار لبورجيه ، فإين يمكن أن يكون ؟ وانحرفت الى
 اليسار لامر من فوق هذه الرقعة . أهذه انوار تشع من ذلك الركن
 من الرقعة المظلمة ؟ انها اضعف مما يسمح بهبوط للطائرات .

يبدو المكان كأنه ميناء جوي . ولكن ترى لماذا يتخذ مطار
 في ناحية مكتظة كهذه ؟ هناك الى أحد الجانبين آلاف من الانوار
 يحتمل أن تكون صادرة من أحد المصانع . . . أكاد الآن أكون
 في سمت المكان . ولا أستطيع أن أرى أنوار التحذير ، ولا أنوار
 الاقتراب ، ولا منارا دوارا ، ولكن هناك الانوار المشعة التي
 تكشف عن حدود ميدان فسيح . لعل عادة الفرنسيين أن يطفئوا
 مناراتهم اذا لم يحن موعد وصول إحدى الطائرات . وأنا لم يحن
 موعد وصولي بعد . وحتى أولئك الذين سون انني قد تنجح
 لي فرصة بلوغ باريس ، لن يتوقعوا وصولي في هذا الموعد
 المبكر . واذن فلماذا تترك الانوار المشعة موقدة دون أنوار
 الحدود المحيطة بالمطار ، ودون المنار الدوار ؟

هذا المكان في الاتجاه الذي ينبغي أن يكون فيه مطار لبورجيه ،
 ولكنني كنت أتوقع أن أجده أكثر بعدا من المدينة . ولذلك
 ساستمر طائرا صوب الشمال الشرقي بضعة أميال أخرى ، فاذا
 لم أجد شيئا آخر يبدو كأنه مطار قفلت راجعا وطوفت على
 ارتفاع أدنى .

انقضت خمس دقائق ولا شيء يشق غياهب ظلام الارض سوى
 انوار البلاد الصغيرة ، وانوار بيوت الريف ، فرجعت عائدا
 من حيث أتيت ، وضيق فتحة أنبوب الوقود قليلا ، وبدأت في
 ضبوط متشد . وكان مقياس الارتفاع يشير الى ٢٠٠٠ قدم ،
 وأنا أدنو مرة أخرى من الانوار المارة ، من الاصوب الا أظير
 على انخفاض كبير ، فلا بد من وجود شواخص عالية لاذاعة
 الراديو في موقع ما حول باريس وأخذت اصوب مضباح الجيب
 الكهربائي الموجود معي نحو الارض وأرسل به اشارات
 تنطوي على رسالة ، ولكنني 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 مداخل المصانع
الشامخة .

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
مصابيح سيارات وليست نوافذ مصنع من المصانع ، ويبدو
كانها متوقفة عن المرور في طريق يمتد خلف الحظائر . انه لمطار
مائل لاتبين منه الانوار الغامرة سوى ركن صغير . ولا بد أن
يكون هذا المطار هو ليورجيه .

سأفحص الميدان من ارتفاع قريب لاتحقق من خلو سطحه
من آلات الدرس ، أو الماشية والاعنام ، أو الساريات التي
تحول دون الهبوط فيه . وبعد ، فلر أن عندهم غير هذه الانوار
فلا بد أن توقد . وحولت صمامات الرقود الى خزان الجناح الاوسط
وصوبت ضوء مصباح الجيب على لوحة الاجهزة فاحصا اياها
للمرة الاخيرة ، ومنمنطقت بحزام النجاة ، واتجهت بمقدمة « روح
سائت لوييس » نحو الارض في هبوط حلزوني .

فلما صرت على ارتفاع ١٠٠٠ قدم رأيت جهاز الرياح فوق
احدى البنايات ينير 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 انظار . فما أعجب هذا الهبوط !
اننى لبالغ اليقظة ، ولكننى لا أستطيع تقدير السرعة من
انسياب الوقود . ويجب أن أحذر السرعة الفائقة فلا أعرض
الطائرة للتعطيل . أصبحت حركاتي آلية كمالو كنت أحاول
اول هبوط بالطائرة منفردا .

ووجهت مقدمة الطائرة قريبا من الانوار الغامرة مستويا في
الظلمة كلما دنوت . لاتكاد الرقعة المضادة تكفى للهبوط .
وانخفضت الطائرة 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

القائمة وراء ذلك . وهناك أنوار عديدة دقيقة كرموس الابز تبدو كأنها ترسم الحد الأقصى من انظار . ولما كان مطار ليورجيه من المطارات العظمى ، فالمرجح أن تكون تلك الرقعة المظلمة خالية لأعائق فيها . وليس أمامي إلا المجازفة بالاستناد إلى هذا الفرض .

وفتحت أنبوب الوقود ، وأخذت أصعد لادور دورة أخرى ، ولم أجرو على أن أصعد في خط عمودي احتفاء بوصولي . وحيث تدفقت الشعور الطبيعي ، فلا بد من قيادة «روح سانت لويس» كما لو كنت ألقن أحد التلاميذ درساً في الطيران .

وارتفعت إلى ١٠٠٠ قدم ، وعما هي مصابيح باريس تظهر من جديد كأنها بحيرة من النجوم . لكن الرقعة المظلمة تحتل لا تزال 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 الآن حوالي ربع ميل مع الريح . وعاندا أعود وزيد الوقود للمحرك ، وأدور دورة تأهباً للانزلاق الأخير . هل هبوطي مناسب ؟ انني أطيء بسرعة ٩٠ ميلاً في الساعة ، ولو مضيت بهذه السرعة لجاوزت الحدود ، واصطدمت بالحواجز . فأخذت أجذب تصاً القيادة ، وأهيم بهاز الاتزان ، وأغلقت أنبوب الوقود . اني لا أكاد أسمع صوت الآلة المحركة وقد أخذت تهدأ . أهى أبطأ مما ينبغي ؟ يجب ألا تتوقف الآن . والسكون كأنه فراغ تام . وأفصح الوقود دفعة واحدة . كلا انني لاشد سرعة مما يحسن بي . وبدت الطائرة كأنها توشك أن تتحطم بصرف النظر عن هذه السرعة . . . ان افتقاري إلى الاحساس ليزعجنني . وأود أن أزيد من الوقود حتى أنزل بسرعة . . . ولكن . . . ونظرت إلى لوحة الأجهزة . . . فرايت مؤشر السرعة يسير ٨٠ ميلاً في الساعة . وسوف أتجاوز المنطقة التي تغمرها الأنوار على الرغم من هذه السرعة . والافضل أن يكون الهبوط سريعاً حتى لو اقتحمت الرقعة المظلمة ، كما أنه من الافضل أن أعبط من ارتفاع كبير لاجتناب الساريات والمداخن التي قد تكون على حافة المطار - لا يجب أن يعتمد الطيار قط على الأنوار الهادية إلى العوائق ، ولا سيما ان كانت العين لا ترى منها شيئاً .

وأنا الآن على بعد ١٠٠ ياردة فقط من الحظائر ، ولكن ارتفاعي كبير وسرعتي عظيمة • أدير الدفة الى اليسار • أنزل قليلا جانبا • • • • • باحتراس • يجب الا اقترب من الارتطام • لا أزال شديد الارتفاع • فادفع العصا أماما لانحدر انحدارا أشد تاركا مقدمة الطائرة متجهة الى أسفل - وأنا الآن تحت مستوى السقف - فاعتدل في السير - ثم زفرة قصيرة من المحرك - أنا الآن فوق الرقعة المضاءة • والحشائش تدنومني وتستقبلني • • • لا تزال السرعة أكثر مما يجب - والذيل مرتفع أكثر مما يجب - فاستعد للارتفاع ثانيا - فالأنوار خلفي بمسافة كبيرة • أعطى الطائرة النهاية القصوى من القوة ، وارتفع في الجو لكي أحاول النزول مرة أخرى ؟

وتمس العجلات الأرض مساخفقا - ثم تعود الى الصعود - فادفع العصا الى الأمام - وتعود الطائرة فتحط على الأرض - ثم تعلق - ثم تهبط - وفي هذه المرة نزل مؤخر الطائرة - ليس هذا الهبوط على الأرض ردينا • 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 القامرة والحظائر ، وإذا 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 ، مخترة 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 الأرض لم يكن لي من سبيل لأن أعرف أن عشرات الألوف من الرجال والنساء كانوا يحطمون الأسوار ويهدرون كالسيل مكتسحين الحراس أمامهم •

ولم أكدا عزل التيار عن محرك الطائرة حتى كانت نوافذ الكابينة قد حجبتهما الوجوه الملتصقة بها . واضطربت « روح سانت لويس » تحت ضغط الجماهير المتزاحمة . وطرق سمعى صوت تقصف الخشب من خلفي عندما ضغط أحد الناس بثقل شديد إحدى الشرائح الجانبية . ثم طقطقت شريحة أخرى ، ثم ثالثة ثم سمعت كذلك حفيف تمزق في القماش . ففهمت من ذلك أن طلاب « التذكارات » كانوا يعملون على قدم وساق . ولم يكن بد من وضع حرس حول طائرتي قبل أن يستفحل الضرر والتلف .

فناديت بأعلى صوتي : « هل من أحد هنا يتكلم الانجليزية ؟ » ولكن الضوضاء والاضطراب حالا دون الجواب ، وكنت أسمع نقطيع القماش ، وكل لحظة أحس بأن ذيل الطائرة يزحف على الأرض الى الخلف وإلى الأمام متقلقلًا . وقد دار بخلدي أن القوائم سوف تنبعج وتثنى اذا صعد الناس الى الطائرة ، فعزمت على أن أخرج من الكابينة ، وأن أسعى في تنظيم حراسة الطائرة ولم أكد أفتح الباب حتى امتدت عشرات من الأيدي وأمسكت بساقي ، وذراعي ، وجسمي . ولم يسمع أحد ما تقوهمت به . ووجدت نفسي طريحاً فوق هامات الجمع الحاشد وسط خضم من الرؤوس واختلطت آلاف من الأصوات في دوي كالزئير . وغابت « روح سانت لويس » عن ناظري . وكنت أخشى أن أسقط تحت أقدام هذا الجمع الصاخب اللجب فتعجز عضلاتي المتصلية ، بعد أن كنت قاعداً في الكابينة حوالى أربع وثلاثين ساعة ، عن النضال للوقوف من جديد .

وقد حاولت أن استوى جالسا ، أو أن اتسلل فأقف قائما بين هذا الحشد ، أو أن أنقلب فأرتكز على يدي وركبتي ، ولكنني لم أستطع شيئا من ذلك كله ، فكانت تلك المحاولات محض تفريط في جهد قد أحتاج اليه لآنجو بنفسى اذا حاق بى الخطر ولا ح لي أن أفضل شئ . أفعله هو الاسترخاء ، وتحققت أن أولئك الذين يحملوننى لن يدعوني أسقط مهما يحدث لهم .

وبعد عدة دقائق أحسست بأن الخوذة قد نزعت عن راسى ، ثم اذا بأيدٍ شديدة تقبض على جسمي وأخذت أسمع اسمى يلفظ به فى وضوح . وفجأة استويت واقفا على قدمي ، وتأبط ذراعى فى قوة رجلان . واذا أنا بعونهما أندس بين الحشد غير ملحوظ . وفى أثناء الأسبوع الذى مكثته فى باريس ، وقفت على تفاصيل ما حدث مساء السبت فى مطار ليورجيه ، 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 صمادرتويات وديلاج نفسيهما على مقربة مني في لجة من الناس، فجذب ديلاج ذراع دتروييت وصاح به: « تعال معي اب القوم ليخنقونه » فانزلا قدمي الى الارض، وأصبحت في جنح الظلام شخصا مجهولا من الجمهور. . . ولست أدري كيف استقرت خوذتي فوق رأس أحد مخبري الصحف الأمريكيين فأشار اليه بعضهم ونادى: « هاهو لندبرجها هاهو لندبرج ! » فاستولى المتجهرون على المخبر، وتركوني حرا طليقا .

وذهب ديلاج مسرعا ليأتي بسيارته الرينو الصغيرة، بينما تسلسل بي دتروييت الى اطراف الحشد الزاخر . فلما أقبلت السيارة قلت لصاحبي انني اود قبل ذهابي أن أثقق من حراسة « روح سانت لويس » . ولم أكن انطق بكلمة واحدة بالفرنسية، ولم يكن صاحبي يتكلمان من الانجليزية الا النزر القليل . ثم أخبراني بأن طائرتي تحت الحراسة، ولا حاجة بي الى الرجوع اليها . وكانت نبرات صوتهما وعلامتهما تدل على الصدق .

ودخلت بنا السيارة احدي الحظائر، وانتقلنا الى حجرة صغيرة في احدي جوائبها . واقعدني صاحبي على كرسي، واطفأ معظم الانوار حتى لا يكتشف الجمهور مكاني . وطفقا يسألاني ان كنت أريد شيئا من الطعام أو الشراب، أو أريد طبيبا يعنى بأمري، أو أريد ان أضطجع . وما كان علي الا أن أفضي اليهم بما أريد، ففرنسا كلها تحت أمري كما أخبراني .

ولم أكن أشعر بميل الى الاضطجاع، ولست بحاجة الى الطبيب، ولكنني كنت شديد القلق على طائرتي . واقترحت عليهما أن نستقل السيارة عائدين اليها، ولكن الطيارين الفرنسيين زما شفتيهما، وهزأ راسيهما علامة الرفض . فسألتهما عندئذ عما يجب علي اتخاذه من اجراءات الجمارك وادارة الهجرة . فقد كنت مشغول البال بذلك لأنني لم أحصل على تأشيرة بالدخول على جواز السفر . ولم يكن جوابهما سوى الابتسام والضحك . فأنتهيت الى أن أصوب ما أفعل هو ان انتظر، وأن أدع الحوادث تأخذ مجراها . وسألت صاحبي: أعندهما خبر عن ننجسر وكولي . واعتراهما الوجوم وقالوا: لم يأت عنهما خبر

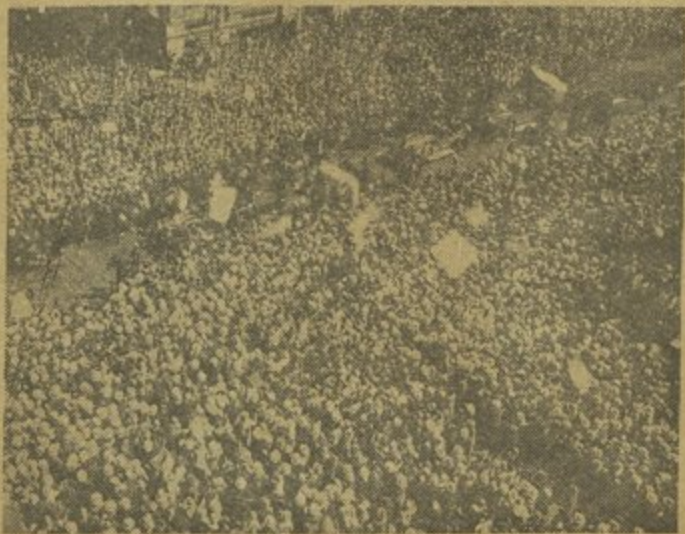
ثم ذهب دترويات للبحث عن ضابط أرقى منه رتبة ، فالتقى
فى غمرة الحشد بالماجور فايس من فرقة قاذفات القنابل التابعة
للواء الرابع والثلاثين من السلاح الجوى الفرنسى . ولم يصدق
الماجور أننى كنت جالسا فى تلك الحجره المعتمه . وقال لدترويات :
هذا مستحيل لقد حمل الجمهور لندبرج ظافرا فوق الرؤوس الى
لجنة الاستقبال الرسمية . والمحتمل أن يكون قد رأى المخبر
الصحفى وعلى رأسه خوذتى وهويكافح الجمهور الذى سار به الى
السفير الأمريكى . بيد ان الماجور فايس سار فى اثر
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 واخترقنا بها المطار الى الجانب
الآخر . ثم جاء دور الماجور فايس فى الخروج للبحث عن ضابط
أرقى منه رتبة ..

ومرت ساعة قبل ان يطرق سمعى اصوات أمريكية ، وقال
قاتل ان سفير الولايات المتحدة كان خارج الغرفة ، ثم فتح الباب
بعد برهة ودخل سعادة ميرون . هريك ، وقدمونى اليه . وكان
رجلا عظيم الوقار شديد التواضع وأخبرنى أنه سوف يصحبنى الى
السفارة ، فقبلت ذلك مبتهجا مغتبطا ، 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 يصيبها 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 ان
السلطات الفرنسية كانت حريصة على أن تتم جميع الاصلاحات
قبل أن أرى الطائرة . ولما لم أكن أطيع 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 ودترويات وأنا - في السيارة الرينو الصغيرة ، ولم تسترع 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 فالفيت نفسي واقفا معهما صامتا أمام قبر جندي فرنسا المجهول ، والنار تشتعل امامه لا تخبو . لقد رغبا أن تكون أول وقفة لي في باريس كما قالوا تحت قوس النصر .



موكب لندبرج في عودته
الى بلاده منتصرا
« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وصلنا الى السفارة الامريكية قبل السفير هريك فان سيارته قد عطلتها حركة المرور المزدحمة ما بين المطار والمدينة . كانت الساعة قد اوفت على الثالثة صباحا عندما بلغ داره في رقم ٢ بشارع بينا . وكنت بانتظاره بعد ان تناولت عشاء اعدته لي خدمه على الرغم من تلك الساعة المبكرة . وتجمعت في الشارع المواجه للدار فئة قليلة من الجمهور اكثرهم من رجال الصحافة ، واقترح هريك دعوتهم الى داخل الدار فلبوا ، ولبثت بضع دقائق اجيب عن أسئلتهم واحديثهم عن رحلتي الجوية . ودقت ساعات باريس الربع بعد الرابعة قبل أن آوى الى فراشي ، وكانت قد مضت على ثلاث وستون ساعة لم تكن حل فيها عناية بالنوم .

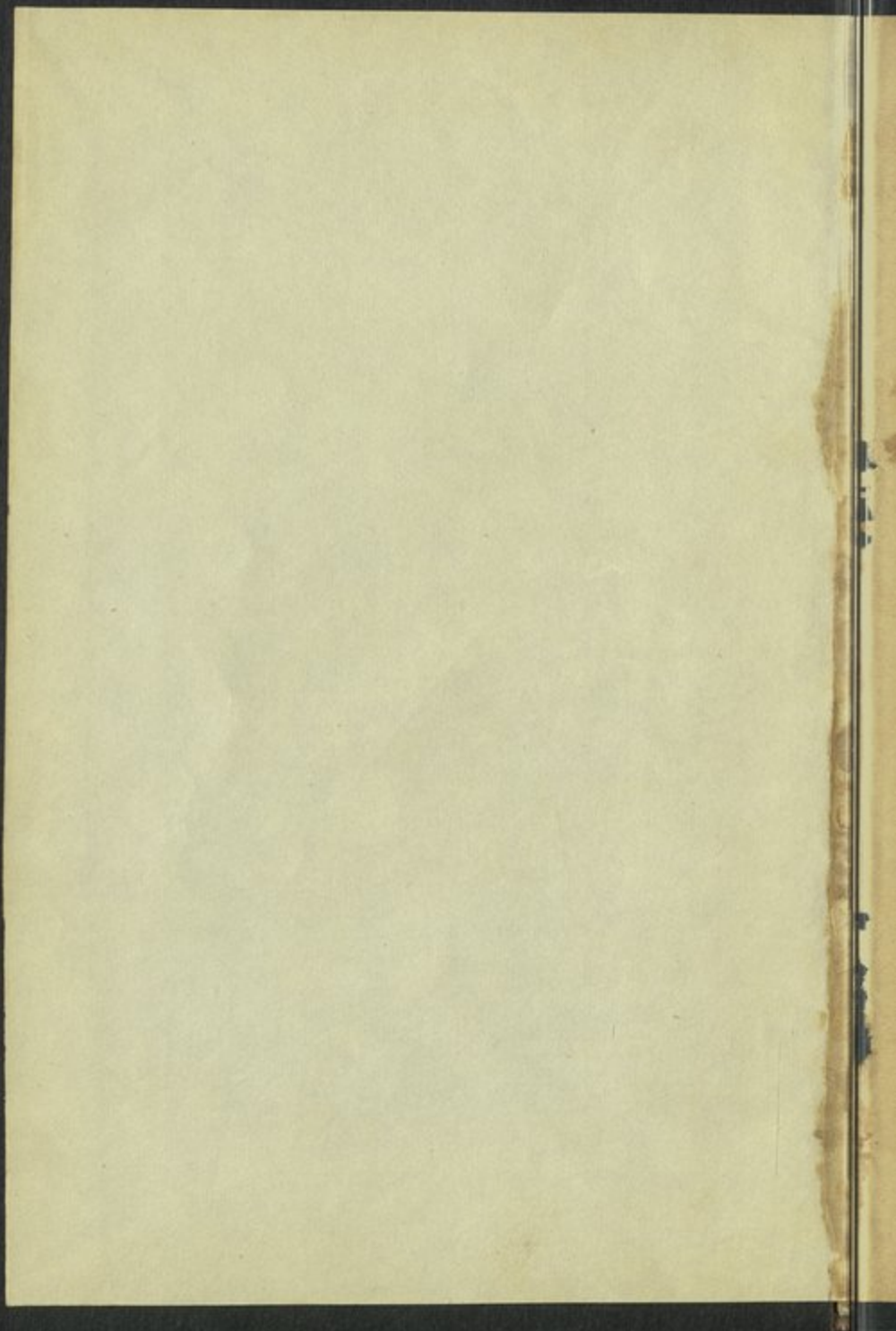
واستيقظت بعد ظهر ذلك اليوم وفي جسدي شيء من التصلب ، ولكنني نلت قسطا وافرا من الراحة ، فرأيت الحياة من حولي لا تقل غرابية ودهشة عما لو كنت قد هبطت على أرض أخرى بدلا من نزولي بباريس . وكانت الحفاوة التي استقبلت بها في مطار ليورجيه مجرد مقدمة للحفاوة التي أضفتها على أوروبا جمعاء ، ثم أضفتها على الولايات المتحدة من بعد . أما شكرى على ذلك فشيء يقصر دونه البيان .

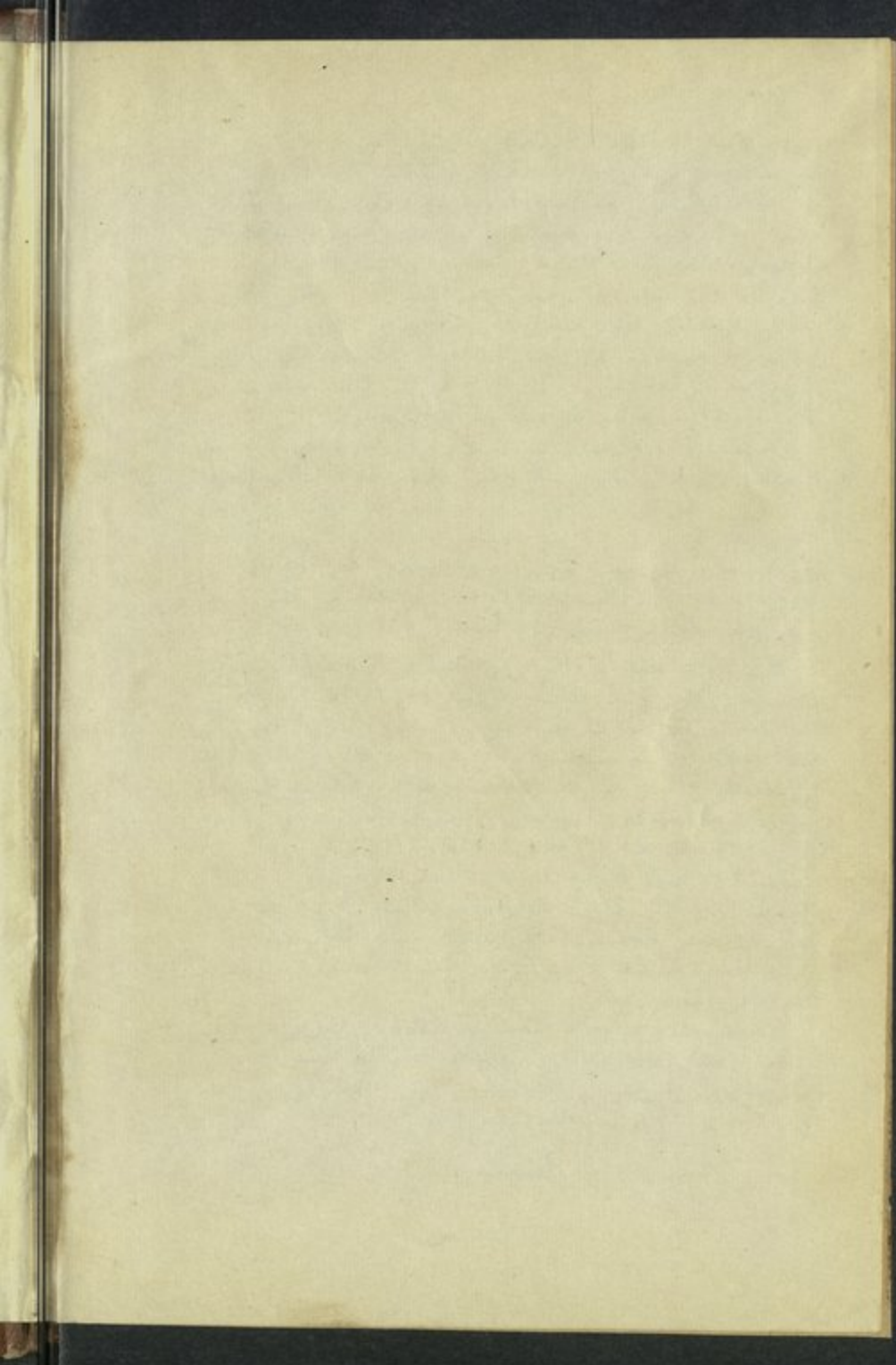
كنت يومئذ أعتقد أنا وأقراني من الطيارين أن الطيران سيكون ذا مستقبل باهر ونحن اليوم في عام ١٩٥٣ . اننا نعيش في تلك الاحلام التي كانت تتراءى لنا بالأمس ، ونحن اذ نعيش في تلك الاحلام انما نحلم أحلاما جديدة . وهذه الرؤى التي تنفذ الى المستقبل تحمل في طياتها الصواريخ ، والطيران الذي يسبق سرعة الصوت . اننا نفكر في اختراق الفضاء على النحو الذي كنا نبحث عنه في عبور الاوقيانوس طائرين .

ومع ذلك فهناك أوجه كثيرة من النقص المزعج في هذا العالم الجديد الذي أوْشك أن يفوق حدود البشر . فها نحن نرى الطائرات تدمر الحضارة التي ابتدعت هذه الطائرات . وقد أخذت الحيرة تشبذ بنا في أمر تأثير السرعة الصاروخية والطاقة الذرية في الجسد والعقل والروح المجردة .

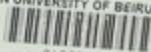
لقد أصبحنا نواجه هذه المشكلة الجوهرية وهي : كيف ينتفع الانسان باختراعاته التي ابتدعها لصالح البشر . ولكن هذا الحديث يخرجنني عن نطاق قصتي التي انتهت في مايو عام ١٩٢٧ حين كنا لانزال نتطلع الى قهر الجو .

انتهت





الاهوانس، احمد فؤاد
فاخر المحيط، مذكرات لتدريج
AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES



01022230



AMERICAN
UNIVERSITY OF BEIRUT

