

Columbia University
in the City of New York

THE LIBRARIES



KAMISAKI PHOTOGRAPHY, INC.
12 East 57th Street
New York 10, N.Y.

Special Exhibition

THREE (of various) American...
(The condensation is read by the
Secretary General)

Author: Charles A. Lindbergh

U.S. Publications: Department of Education, Bureau of Printing and Engraving

Language of translation: English

Date of publication: 1927

Place of publication: U.S.A.

Editorial of translation: Charles A. Lindbergh

Title translated as: THE VOYAGE OF THE GREAT; MEMBER OF THE

Commission: Dr. Adolf Erik Nordenskiöld, Swedish Arctic Expedition, 1901-1903
Nils-Edvard Holm, Swedish Arctic Expedition, 1901-1903
and Adolf Erik Nordenskiöld

Editor: Dr. Adolf Erik Nordenskiöld

Introduction by King Gustav V

Illustrations: Selected from the expedition's photographic collection

Printed in Sweden (Stockholm)

Quantity: 20,000

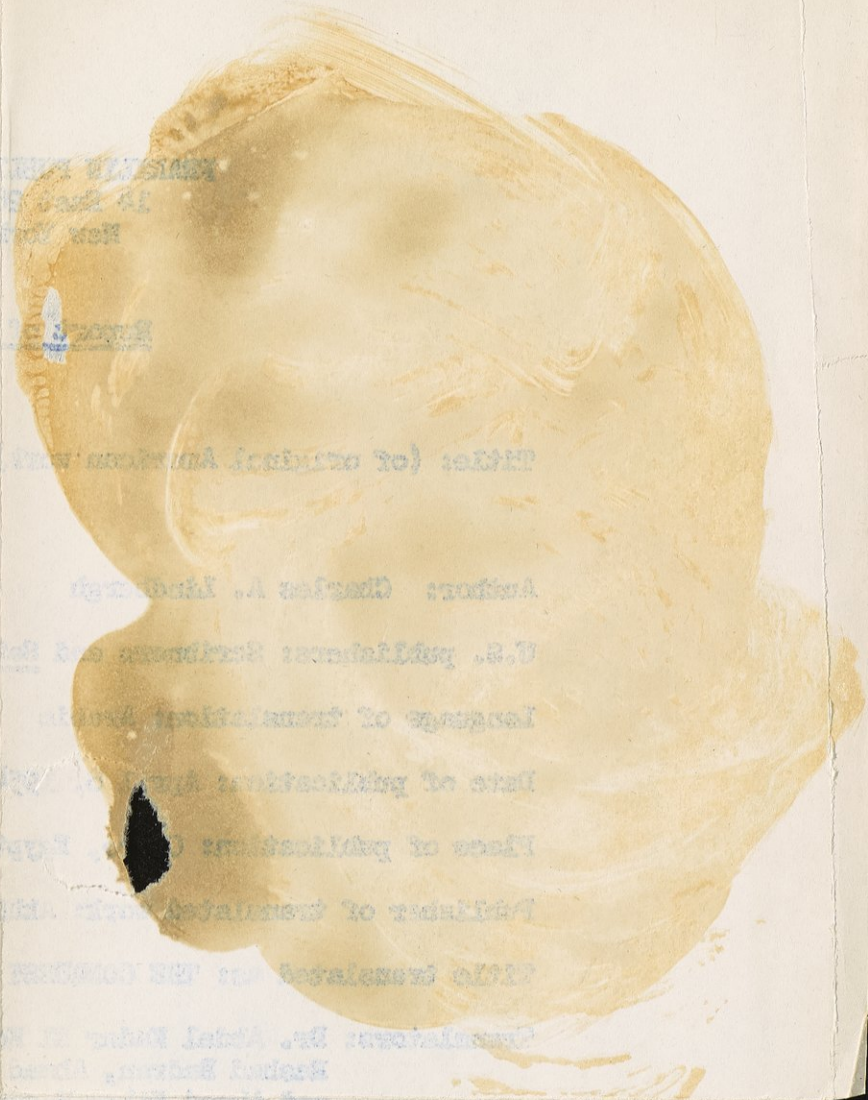
No. pages: 122

Illustrations printed in color from glass plates sent from the U.S.

Donald S. Cameron
Secretary

Date: April 19, 1928

122/28



FRANKLIN PUBLICATIONS, INC.
14 East 28th Street
New York 16, N.Y.

Report of Publication

Title: (of original American work) **THE SPIRIT OF ST. LOUIS**
(The condensation as used by the
Saturday Evening Post)

Author: Charles A. Lindbergh

U.S. publishers: Scribners and Saturday Evening Post

Language of translation: Arabic

Date of publication: April 8, 1954

Place of publication: Cairo, Egypt

Publisher of translated work: Akhbar al-Yom Printer: Akhbar

Title translated as: **THE CONQUEST OF THE OCEAN; MEMOIRS OF LINDBERGH**

Translators: Dr. Abdel Kader El Kott, Maghaddin Hifni Hasef, Wided Abdalla,
Bashad Badran, Ahmad Mohammed Issa, Dr. Fakri Soliman Bohareh,
and Ahmad Hilmy Haggag

Revisor: Dr. Ahmad Fouad Al Anvari

Introduction by Wing Commander Boghdady

Illustrations: Selected photos used in **THE SATURDAY EVENING POST** articles

Price: 8 piasters (about 25¢)

Quantity: 20,000

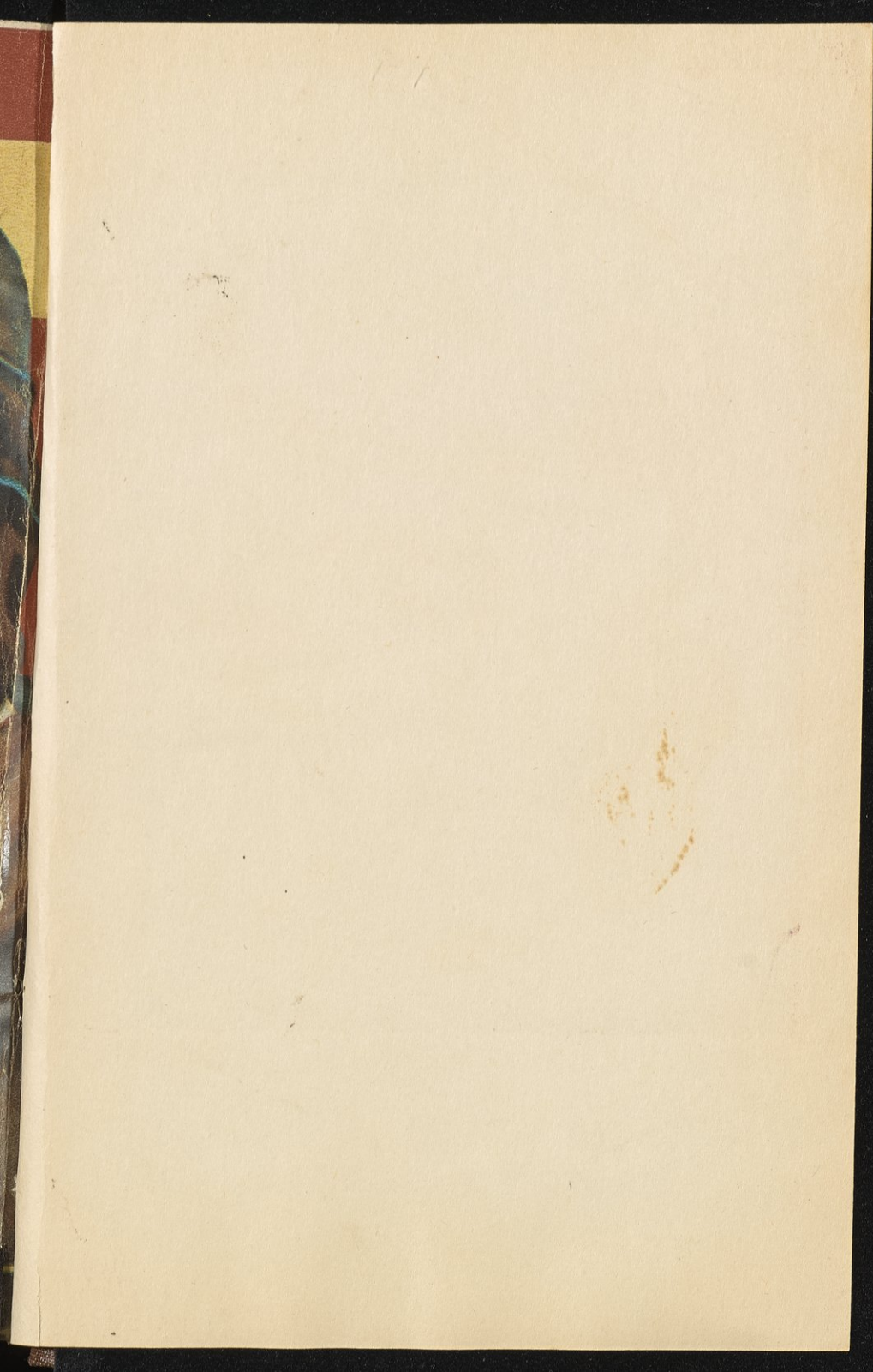
No. pages: 192

Illustrations printed in Cairo from glossies sent from the U.S.

Donald S. Cameron
Secretary

Date: April 19, 1954

DSC/meb



مذكرات الطيار لندبيرج

قاهر المحيط





قاهر المحيط

مذكرات الطيار لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من أصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور أحمد فتواد الزهواني

مع مقدمه

لفائد الأستاد عبداللطيف بغدادى

عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الدفاع

بقلم

دوقال

عن قصة الطيران في مصر الأستاذ كمال نجيب

893.785
L64

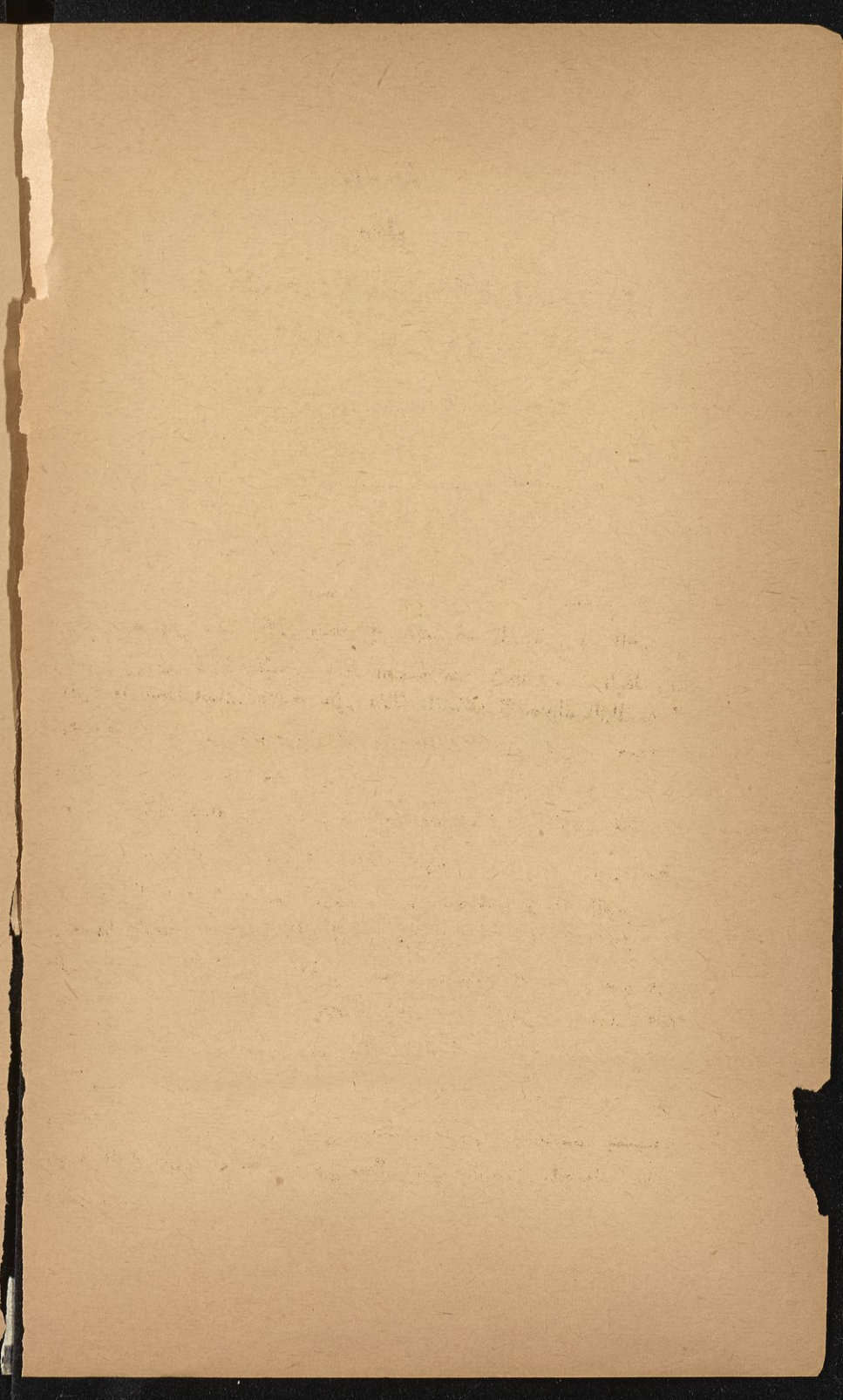
Publisher's Gift
NOV 3 1955

نشر بالاشتراك

مع مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بالقاهرة ونيويورك

هذه الترجمة مرخص بها
وقد قامت مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بشراء حقوق الترجمة من أصحاب هذه الحقوق ،
ونزلت عنها لدار «اخبار 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 أعظم المغامرات التى عرفها القرن العشرون ، اذ غادر الشاب المغمور تشارلس لنديرج مدينة نيويورك ، بطائرة ذات محرك واحد ، فعبر المحيط الاطلنطى فى ثلاث وثلاثين ساعة ونصف الساعة ، دون توقف . فما ان وصل الى باريس حتى صار فجأة أشهر رجل ، واحتل اسمه الصفحة الاولى فى جرائد العالم كله . وقد لايسهل علينا الآن ونحن فى النصف الثانى من القرن العشرين ان ندرك لأول وهلة أهمية هذا الحادث أو البطولة التى أضفاها العالم عندئذ على ذلك الشاب الخجول الهادى ، ذلك لاننا نلمس اليوم ما آل اليه الطيران من تقدم بعيد ، وما دخل عليه من تطور ثورى ، سواء كان ذلك فى السرعة أو فى الارتفاع أو فى حجم الطائرات أو فى استعداداتها الفنية .

ان مئات الطائرات تعبر المحيطات اليوم ، بل تدور حول العالم ضاربة الارقام القياسية فى وصل مختلف 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 بأن 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 . وأولى هذه العظات أن 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
الوافاض ، وشجاعة واستبسالا ، اذ باءت جميع المحاولات التي
بداها غيره بفشل ذريع كلف أصحابها حياتهم . ولكن لندبرج
لم يحجم ولم يجبن ولم يقعد به فقره ، وصبر وثابر وامتلأ
ايمانا برأيه ، فنقل ايمانه الى غيره ، فلقى من التأييد والتشجيع
مامكنه 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 الإرادة خليقة بأن تحقق المستحيل ما دام
الشاب مؤمنا بما يريد أن يفعل ، وما دام لا يقنع بالتمنى بل
يقصد الى هدفه ممتلئا عزيمة ومثابرة .

أما الدرس الثاني فهو ان الشباب طليعة كل كفاح ، وأن
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 أو متخلف . ويرحم الله شوقي اذ يقول :

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

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

عبد اللطيف بغدادى

قصة الطيران في مصر

بقلم كمال نجيب

لم تر مصر غير الطير محلقات في سماءها، الى أن جاءت الحملة الفرنسية ، فاذا بها قد أحضرت معها « شيئاً » كروياً انطلق في سماء القاهرة، فانعقدت السنة أهليها وهم يرقبون ارتفاع هذا «الشيء» في سماء البلد ، مشدوهين .!

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

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

مويار يلاحظ الطيور في مصر

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

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

لقد تبين ضرورة الاجنحة لرفع الاجسام الأثقل من الهواء ..

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

تمثال لا يعرفه الناس !

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

ومات العالم ، ولم تكن مصر تعلم عنه شيئا ، أو تكاد تتبين وجوده فيها ، الى أن قامت الجمعية الوطنية الفرنسية للطيران، بتخليد ذكرى العالم المغمور ، فأقامت له تمثالا في ضاحية مصر الجديدة .! والتمثال لرأس مويار تعلو نسرا نشر جناحيه، وعلى جانبيه من الجوانب الاربعة للقاعدة لوحتان بارزتان 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
شيئاً عن صاحبه ..! ولو أنصف الباحثون لكتبوا سيرته
وقصته وعلموها للاطفال فى مدارسهم ..

الأنباء فقط . !

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

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

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

اسبوع الطيران عام ١٩١٠

وفى الايام الاولى من شهر فبراير عام ١٩١٠، وصل رواد
الطيران فى العالم الى مصر .. وكان الحدث الكبير فى تاريخ
هذه البلاد .. ان أبطال الطيران من مختلف البلاد يتأهبون
لعرض فنهم 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 ..

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

١٢ طيارا بينهم سيده

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

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

سباق أطول مسافة

كان السباق الاول يتطلب أن يرتفع الطيار بطائرته في الجو ،
ويحاول أن يقطع بها أطول مسافة ممكنة دون توقف .. ومنح
البارون امبان جوائز هذه المسابقة ، وفاز فيها الطيار ميترو
الذى استطاع أن 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 الثانى . وكان على المشتركين فيه أن يحاولوا الصعود فى الجو الى أقصى ارتفاع مستطاع ، بشرط أن يزيد على مائة متر . وفاز روجييه الفرنسى بالجائزة الاولى (جائزقههليوبوليس) وقدرها خمسون ألف فرنك ، وتمكن يومئذ من بلوغ ٢٢٥ مترا . ولم يستطع أحد غيره أن يفوز فى المسابقة ، لان التالى له كان جرادى الالمانى ولم يرتفع غير ٩٣ مترا بطائرته الصغيرة التى صنعها بنفسه .

جائزة مصر

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

الابطال يفشلون فى الذهاب الى الاهرام

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

رقمان قياسيان عالميان

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

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

نادى الطيران

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

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

• • أول طيار يصل مصر طائرا • •

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

غادر نانسى بفرنسا يوم ٢٠ ديسمبر ، واتجه صوب ستراسبورج ومنها الى فينا وبراج وبودابست وبلجراد واستانبول وقونيا وطرسوس وبيروت ويافا، ثم القاهرة .. فقطع ٤٥٠٠ كيلومتر فى تسعة أيام .. وهبط بجوار اهرام الجيزة ، فأثار هبوطه هناك ضجة فى مصر ..

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

المصريون يطرون لأول مرة . . .

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 فى فرنسا وحدها ، بل فى العالم أجمع ، كطيار شجاع له غزوات . . وتعلم عبد الرحيم مصطفى على يديه ، وتعلم الطيران . . وكان هدفه الاول أن يقتفى أثر « فيدرين » وأن يحضر الى مصر طائرا . . ولكن الظروف لم تمكنه من ذلك ، فقد تأججت نار الحرب العالمية الاولى . .

عباس حليم

وفى أثناء تلك الحرب كان عباس حليم فى ألمانيا ، والتحق بسلاح الطيران الألماني ، وكان معروفا بجراته فى الطيران . . وبعد سنوات طويلة اشترى طائرة خاصة لتنقلته فى مصر . .

حسن أنيس يمنع من الهبوط فى بلاده !

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

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

•• الى ألمانيا

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



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

• • والى انجلترا

وقبل ذلك أوفدت مصر احد مهندسيها الشبان « احمد 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 مصري يدرس الطيران وهندسته ويعمل في وظيفة فنية بمصلحة الطيران . . وقد كان فيما بعد اول مصري يتولى منصب المدير العام لمصلحة الطيران بعد تمصيرها .

نواة السلاح الجوى

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

وفي مطار المازة استقبل النصور المصريون أروع استقبال . .



أول 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 تسأير العصر ، وتحاول أن تدرك مافاتهما فى هذا الميدان ..

جاهد صدقى أياما 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 الابيض وهو يعبره ، وهبط فى مالطة حيث نجا من العاصفة بمعجزة. وعندما وصل صدقى الى القاهرة نزل فى المطار الانجليزى بمنشية البكرى .. ولم يكن مفر من النزول هناك ، فليس لدينا فى ذلك الوقت مطار غيره ! وأعد لاستقبال البطل حفل رسمى كبير .. ولكن الشعب أبى الا أن يكون الاستقبال شعبيا ففسد البرنامج الرسمى !.

وعبر 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 اقطاب مصر وشعراؤها .. وقال شوقى يومئذ ممجدا رحلة صدقى :

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

• • عصر النهضة

كان وصول صدقى بداية عصر النهضة الجوية فى مصر.. وكان بمثابة الناقوس الذى دق بشدة لينهض النيام ..! والتغير الذى نفخ بقوة ، فاستجابت لندائه مصر !
ووقف طلعت حرب باعث النهضة الاقتصادية الحديثة فى البلاد ، يخطب مكرما صدقى ، فقال :

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

• • • الخطوة العملية الاولى

نبه طلعت حرب الاذهان بكلمته هذه ، وما لبث أن خطا الخطوة العملية الاولى فى عصر النهضة الجوية ، فأنشأ «شركة الخطوط المصرية الهوائية» ، وهى احدى مؤسسات بنك مصر، وساهمت فيها شركة «أيرورك» البريطانية بنسبة ٣٥ فى المائة من رأس المال، وكان القرض من اشراكها هو الافادة من خبرتها الفنية ومن طيارىها ومهندسيها .. وفى أثناء 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 المازة، في «كشك» خشبي صغير ، وحظيرة صغيرة . .

• • الزهات الجوية أولا

ونظمت زهات جوية قصيرة للجمهور ، واشتد الاقبال عليها حتى بلغ عدد من كانوا يطرون 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 ، فأقبلوا على تعلمه . . ولكن الاقبال كان محدودا في بداية الامر ، وكان مقصورا على عدد قليل من « اولاد الذوات » الذين بدواثر يتعلمون كهواة ، دون أن يدور في خلداهم أن يحترفوا الطيران .

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

التوسع في الخطوط الجوية

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

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

طائرات ذات أربعة محركات

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

الحج بالطائرات

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

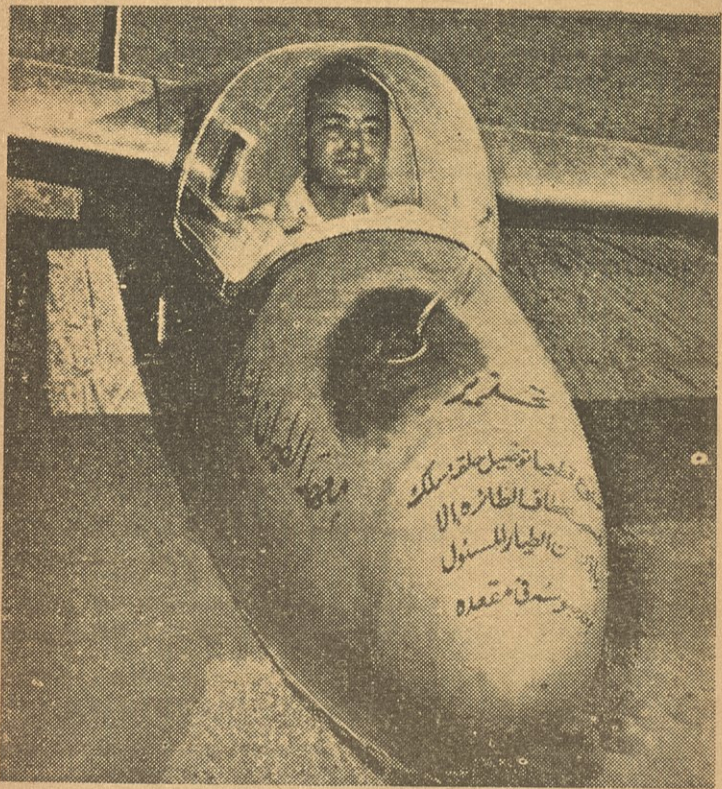
الطائرات في كل مكان

وواصلت الطائرات المصرية غزواتها ، وانتقلت من بلد الى
بلد .. وأصبح الشرق الاوسط كله متصلا بمصر بواسطة
خطوطها الجوية .. وصلت لطائرات شمالا الى استانبول ،
وشرقا الى طهران ، وغربا الى تونس ، وجنوبا الى عدن ..
بل كانت تسير بانتظام الى باريس وجنيف وفرانكفورت
وميونخ وروما وميلانو ونابولي وأثينا في أوروبا ، ثم قضت
الظروف 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 أن ظهرت شركتان

آخرين صغيرتان ، واحدة بعد الاخرى ، ولكنهما لم تستطعا
البقاء غير فترة قصيرة ، وظلت الشركة الكبيرة وحيدة في الميدان
تتحمل كثيرا من الخسائر في كل عام ، وكانت هي 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 .



الصاغ محمد شاكر أبو سبع - أول مصري سجل رقما قياسيا
لمصر في الطيران الشراعي

٩٥٦ طيارا

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

ويؤدى من أتم دراسة الطيران في مصر ، امتحانه أمام مصلحة الطيران المدني ، وهى الهيئة المختصة بمنح أجازات الطيران المختلفة . وبلغ عدد من تعلموا الطيران في مصر ٩٥٦ طيارا ، وعدد المهندسين ٢٣٨ ، وعدد ضباط الاسلكى ٤٤

الزحف الناعم !

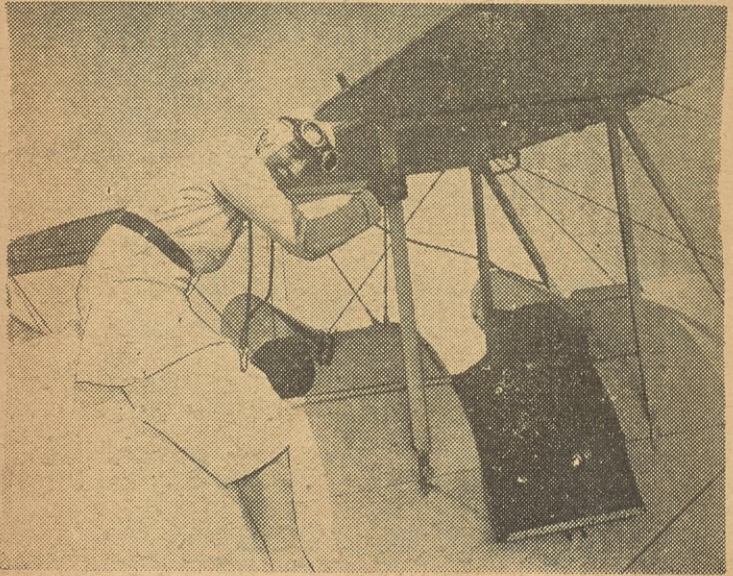
وكتب الاستاذ احمد الصاوى محمد مرة في « ماقول ودل » منذ أكثر من عشرين عاما ، يدعو الفتاة المصرية للعمل .. وتقدمت اليه فتاة صغيرة قالت أنها تريد أن تعمل في شركة مصر للطيران التى كانت قد أنشئت منذ عهد قريب .. فأوصى الاستاذ الصاوى صديقه الاستاذ كمال علوى مدير الشركة بقبولها .. وعملت هناك فترة ثم تعلمت الطيران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

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

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

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

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



لطفية النادى
أول مصرية تعلمت الطيران

♦ ♦ مجاهدون قدماء ♦ ♦

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

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

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

أول طائرة تسجل في مصر

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

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

وتتابع الطيارون من أبناء مصر ، واحدا بعد الآخر ..

مسابقتان دوليتان

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

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

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

المؤتمرات الدولية للطيران

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

فى الهيئة الدولية للطيران المدنى

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

الدعوة لإنشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى

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

١٩٤٦ . . عام المؤتمرات فى مصر

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

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

أول خط جوى يمر بمصر

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

وفي السنة نفسها منحت شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية ترخيصاً بنزول طائراتها في مصر وهي في طريقها بين امستردام وبتافيا .

وفي عام ١٩٣٥ سمح لطائرات « الاليتوريا » الايطالية بالمرور بمصر في طريقها من ايطاليا 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 أوزارها عادت الشركات تنظم صفوفها ، وتجدد طائراتها ، وأصبحت 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 عالياً ، فيه حركة دائمة .. طائرات تهبط ، وطائرات تطلع . والوف الركاب يصلون اليه أو يغادرونه في كل يوم ، الى مختلف بلاد العالم .

المطار المصري الاول . . المأظه

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 ، فأنشأته في زمن قياسي لم يزد على أربعين يوماً .!

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 وأهمها .

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

وقد توسعت مصر فى إنشاء المطارات الحديثة ، وأصبح فى
القاهرة اربعة مطارات ، وفى الاسكندرية اثنان ، وفى كل من
بورسعيد ومرسى مطروح والمينا وأسيوط والاقصر وأسوان ،
مطار . .

أول خطاب ينقل بطائرة

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

التشريعات الاولى للطيران

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

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

وواصلت مصر بعد ذلك جهودها لاستكمال تشريعاتها الجوية ، واصدار ماينقصها منطبقا لاحدث 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 لتوارث الطيران .. ! لقد اصبحت امور الطيران كلها في يد المصريين منذ اعوام ، واثبت هؤلاء المواطنين انهم اكفاء ، فقد استطاعوا ان يقودوا الطيران في بلادهم الى الامام .. وان يعيشوا 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 لاول مرة يوم ٢٣ أغسطس سنة ١٩٥٢ ، اول طائرة صنعها مصريون ، في مصنع مصرى !

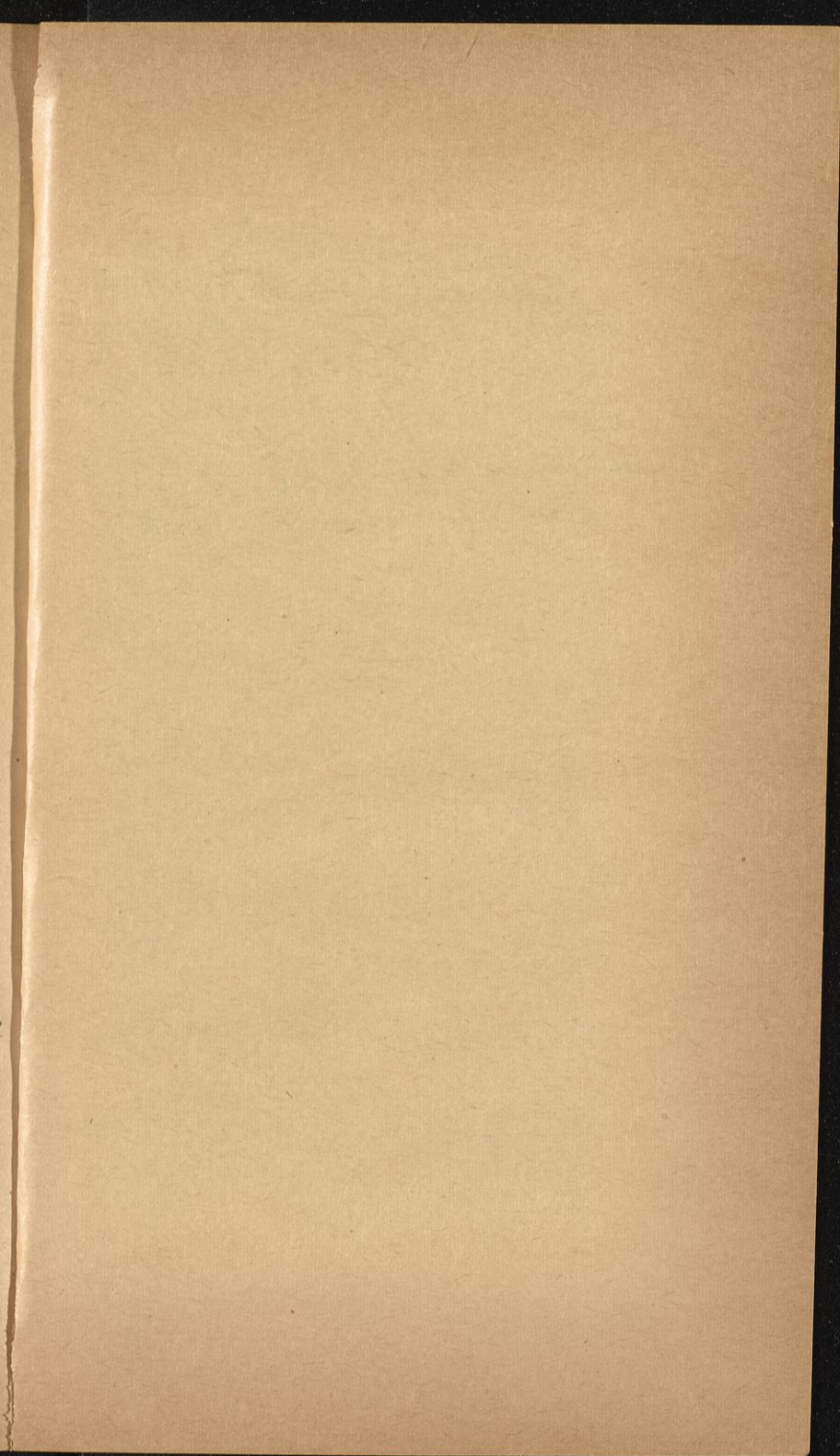


أول طائرة صنعت في مصر

القصة الصغيرة .. والقصة الكبيرة

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

كمال نجيب



قاهر المحيط

أو

مذكرات لنديج

تأليف

شارلز لنديج

ترجمة

جماعة من اصداق مؤسسه فرانكلين

راجعه

دكتور احمد فؤاد الالهواني



لندبرج
قاهر المحيط

« سمح بنشرها الاتحاد الصحافى المصور »

الفصل الاول

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

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

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

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

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

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

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

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

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

وحين بلغت ٥٠٠٠ قدم توقفت المحرك مرة اخرى ، فوثبت
من جانب الطائرة ، وانفتحت مظلتى نوا . وبعد لحظات قلائل
رأيت فى العتمة طائرتى تدور فى اتجاهى ، ولعل القطرات الاخيرة
الباقية من الوقود قد وجدت طريقها الى « الكاربوراتور » ،
فأرسلت الطائرة فى رحلة دون قائد . ثم أخذ صوتها يبعد
قليلا قليلا ، ثم عاد الى قوته ، وظهرت الطائرة مرة اخرى ،
ورأيتها تدور حول نفسها خمس مرات قبل أن أهوى وسط
الضباب .

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

وكان فى السيارة عدة اشخاص ، فصاح احدهم :

— هل سمعت تلك الطائرة ؟

وأجبت : انى أنا قائدها !

ومضى الرجل يقول دون ان يعير جوابى انتباها :

— لقد سقطت فى هذه اللحظة طائرة الى الارض . لابدائها قريبة

بدا من هنا ..

ثم مضى يرسل أضواء السيارة باحثاعنها . وقلت مرة اخرى :

— انى أنا الطيار الذى كان يقودها .. !

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

فقلت وأنا اريه حزمى البيضاء : لقد وثبت بالمظلة ..

وعثرنا على الطائرة على بعد ميلين ، وقد استحالنا الى كومة
كروية ، بعد ان اشتك احد جناحيها بكومة من أعواد القمح ،
ثم انزلت على الارض مسافة ثمانين ياردة مخترقة احد
الاسوار . وحملت اكياس الخطابات الى اقرب مكتب للبريد ،
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 بريد
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 الجبل
بالسمو والوحدة . لماذا اعود الى الارض وبين يدي كل هن
الكون البللورى ؟ انى استطيع ان اطيروا طير الى الابد ، مجتازين
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 لوملىء هيكلها بخزان
البترول . . ؟ ولكن « رينيه فونك » حاول ذلك مندبضة
فقط بطائره الضخمة « سيكورسكى » ذات المحركين ، فارتطم
الطائرة ، والتهمتها النيران وهو يحاول التحليق من مطار
نيويورك في رحلة متصلة الى باريس .

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

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

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

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

ولماذا لا أحاول عبور المحيط .. ؟ انى اكاد ابلغ الخامسة والعشرين ، وقد طرت الى الآن الفى ساعة ، وتنزهت فوق نصف الولايات الثمانى والأربعين ، وحملت البريد فى أسوأ 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 واهلامى عن الطيران . فلم يعد أمامى من مزيد .. فلانظم رحلة الى باريس .. !

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

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

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

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

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

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

على انى لو ذهبت توا الى هناك وأخبرتهم انى أريد شراء طائرة بلانكا لأطير بها الى باريس ، فسيسألون 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 كومان دور بيرد أن يجد المال لشراء طائرته ؟ الى من يجب أن أتوجه بمشروعى ؟

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

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

وحين أرف موعدى مع مستر تومسون كنت على أن

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

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

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

وأخيرا تكلم فقال : « اني أستطيع أن أساهم بألفي دولار، ولكني أرجح أن الطائرة التي نطلبها ستكلف عشرة آلاف دولار على الأقل » . وهنا حدثته عن الطائرة رايت بلانكا . فقال في صوت مختلج : «ولكنها طائرة أرضية وليس لها الا محرك واحد . . . ليس كذلك ؟ اني أريد لك أن تستقل طائرة مائية أو أخرى ذات محركات عدة ، حتى لا تضطر الى الهبوط في الماء اذا تعطل أحدھا . ألم تفكر في استخدام طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع «فوكر» كما فعل كومان دور بيرد ؟ »

وقلت في نفسي أنه طبعاً محافظ كسائر رجال الاعمال، ولكنه على الأقل قد أخذ مشروعى مأخذ الجد .

وقلت أناقشه : «ان الطائرة المائية لا تستطيع الارتفاع بحمولة كافية من الوقود ، كما أن الطائرة ذات المحركات الثلاثة من طراز «فوكر» ستكلف مبلغاً ضخماً من المال لا أظنه يقل

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

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

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

ورأيت في ذلك فرصة للحصول على معلومات دقيقة عن قدرة
هذه الطائرة ونفقاتها . على أنه ينبغي أن ألزم جانب الحذر
فانى لم أكن قد أخبرت بمشروعى أحدا ممن يعملون في المطار .
وراقبت باب المايجور روبرتسون حتى خرج منه مع شخص
غريب في ثياب مدنية . وكان من السهل أن أجد من يقدمنى
اليه ، وواتانى الحظ فقينا وحدنا بضع دقائق . وقبل أن
أحدثه فى الامر رجوته ألا يبوح به الى أحد ، فوعد بذلك .
وقلت له : « ان بعض الناس هنا فى سانت لويس يفكرون
فى شراء طائرة لتطير بين نيويورك وباريس ، وقد خطر لنا أن

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

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

وحاولت ألا ينم وجهي على ما أصابني من دهشة. تسعون ألف دولار ! ان مثل هذا الرقم لم يدر قط في خلدی .

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

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

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

ولم أياس بل عقبته قائلا : «نحن نعتقد أن طائرة ذات محرك واحد ليست أقل أمنا من طائرة ذات محركات ثلاثة قد أئقلتها حولتها» . . (ماذا أقول «نحن»؟! اني أنا الوحيد الذي يعتقد ذلك)

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

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

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

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

ان ألبرت بوند لامبرت زعيم ذو نشاط كبير من زعماء الطيران
فى المنطقة الوسطى الغربية ، حتى لقد سمى مطار «لامبرت
فيلد» باسمه . ووجدته فى غرفته جالسا الى مكتبه ، وقد
تجلت فى وجهه سمات اليقظة والجد ، وفى ملابسه النظافة
والاناقة . وشرحت له مشروع الطيران بين نيويورك وباريس
والمصاعب التى لقيتها ، وذكرت له حاجتى الى من يعاضدنى
من ذوى النفوذ حتى يقتنع أصحاب المصانع بالمشروع فيقدموا
الى ما أطلب من معلومات عن نفقات الطائرة ومقدرتها .

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

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

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

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

اليه أخيرا شيئا ملموسا ، لا مجرد فكرة من الافكار . ولم
اكن أستطيع ان اطلب منه عونا ، فحسبه ما يلقاه من مشقة
في 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 أريد أن أقول لأصحاب
المصانع أن شركة روبرتسون للطيران تؤازر مشروعى ، كما كنت
أريد منه أن يأذن فى تعديل مواعيد خطنا الجوى حتى يمكن أن
أنغيب يومين أو ثلاثة اذا لزم الامر . .

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

فأجبتة : «تستطيع اذا حدث هذا أن تبرق الى فأعود
بأول قطار . »

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

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

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

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

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

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

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

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

وقد عبرنا عن شكرنا له بأن درنا فوق بيته بضع دورات .
وها أنذا الآن أحس بقيمة مصباحه ذى المائة شمعة . وحولت
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 الاعمدة ، فطلبت مكتب البريد، وجزت 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 أن أربط الطائرة الى السياج ، وأذهب فى
عربة البريد الى المدينة فأخذ حظى من النوم ، ولكننى تذكرت
أنى سأحتاج عندئذ الى رجلين على الاقل ليديرا المحرك فى
الصباح ، وحتى لو صببت ماء يطفى فى جهاز التبريد فان
ماكينة «ليبرتى» اذ بردت كانت ادارتها ثانية من أصعب الامور .
لذلك قررت أن أبقى مع الطائرة وأدير محركها كل عشرين دقيقة
لتحتفظ بحرارتها .

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

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

ها انذا أرى ضوءا ينساب على الطريق من ناحية الجنوب .
انها عربة البريد . ووقفت عند الباب فسلمت أكياس البريد
الى السائق ، ثم كرت العربة عائدة الى المدينة ، وأصبح
وحدى فى المطار تحت ظلمة الليل . لو كانت طائرتى الآن من
طراز بلانكا لاستطعت ان أفصى الليل هنا مستريحا فى مكان
قيادتها غير المكشوف . ولكن هب أن النار اشتعلت فى طائرة
من ذلك الطراز ، وقد أعد خزان الوقود فى هيكلها للرحلة من
نيويورك الى باريس . سأكون حينئذ وركبتى ملاصقة لجهاز
الاحتراق ، وظهرى مستند الى مستودع الوقود كحشوشو
الساندوتش . أو هب أن جهاز الصعود والهبوط لم يعمل
حين تهم الطائرة بالارتفاع عن الارض! كم من الوقود يستطيع
محرك «هورلوند» أن يعمل وحده دون مراقبة ؟ سيكون
على أن أظل طائرا ما يقرب من أربعين ساعة بين نيويورك
وباريس . فكم من الوقت يستطيع الطيار أن يمضى بلا نوم ؟

— « أريد أن أتحدث الى شركة رايت للطيران فى باترسون
نيوجرسي . . نعم الى أى شخص يرد على التليفون . » ولم يكن
قد سبق لى قط أن طلبت محادثة تليفونية على مثل هذا
البعد . وسمعت طقطقة وطنينا وبضع كلمات وأرقام . ان
بذلتى الجديدة ، وكل ما يلزم للرحلة ، مهيا ليوضع فى حقيبة
السفر .

— « هذا هو الرقم الذى طلبته . »

فى دقيقة واحدة ! يا لها من سرعة !

وسمعت صوت فتاة أخرى تقول : « رايت للطيران » .

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

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

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

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

الفصل الثانى

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

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

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

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

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

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

— « متى تستطيع أن تعرف ان كنتم ستيبعون الطائرة
بلانكا ؟ »

— « يجدر بك أن تتحدث الى جوسب بلانكا في هذا الشأن .
ولكن الا 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 الى باريس ،
فسألت مرافقى :

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

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

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

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

« ان طائرتى قادرة كل القدرة على الطيران المتصل من نيويورك
الى باريس ، ويسرنى أن أراها تحاول هذه الرحلة . ولن
تحتاج الا الى خزان كبير للجازولين يوضع 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 رأيك تستطيع طائرتكم البقاء في الجو دون أن تمون بوقود جديد ، اذاضيق الطيار صمام الوقود ؟ »
— « أكثر من خمسين ساعة ياكابتن لندبرج . وسيكون ذلك كافيا لضرب رقم العالم القياسي في طول الطيران . »
— « اذا لم نستطع شراء البلانكا التي لديكم الآن فمتى يمكن أن تصنعوا واحدة أخرى ؟ »

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

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

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

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

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

أن أتمكن من شرائها ، فإذا لم يمكن ذلك فإنه يستطيع أن
يبعني طائرة أخرى ذات محركات ثلاثة بثمن قدره ٢٩٠٠٠
دولار .

يا الهى ! ان ما جمعه الآن لا يزيد على ٣٠٠٠ دولار ، وغاية
ما أرجوه أن أجمع عشرة آلاف . فكيف أستطيع جمع ٢٩ ألفاً؟
وكم يستغرق صنع طائرة ذات محركات ثلاثة ؟ وكنت ما زلت
أدير ذلك الأمر في نفسى حين تلقيت بريقة من أحد أعضاء
شركة « هف - دالاند » ينبئني فيها أن مفاوضاتهم لشراء
الطائرة رايت - بلانكا قد توقفت . . فبعثت الى شركة رايت
البرقية التالية :

« يهمنى أن أعرف في أسرع وقت ان كنت أستطيع شراء
الطائرة رايت - بلانكا للرحلة بين سانت لويس وباريس . »
« لنديرج »

ولما لم أتلق جواباً أرسلت بريقة أخرى بعد اربعة أيام ،
فجاءنى الرد التالى :

« نعيد ما ذكرناه في التاسع والثالث عشر . ونأسف اذ
لانرغب حالياً أن تستخدم لطائرة رايت - بلانكا في عبور
المحيط ، رنقترح طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع «فوكر»
أو « هف - دالاند » .

« شركة بترسون رايت للطيران »

وكان هذا رداً حاسماً . ولكن بلانكا قد أبدى استعداداً لصنع
طائرة ذات ثلاثة محركات ، فلا بد أن يكون قد وجد لنفسه
مصنعاً ، وهو يستطيع أذن أن يصنع طائرة ذات محرك واحد
في وقت أقصر وبتكاليف أقل . وما زالت أمامى فرصة للحصول
على طائرة بلانكا بمحرك «هورلوند» قبل حلول الصيف ،
والمهم الآن ان اجمع المال اللازم على أنى مع ذلك أرسلت الى
بلانكا البرقية التالية

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

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

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

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

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

وعرضت عليه الامر وأخبرته بكل شيء ، وكلى توقع للرفض -
ولكن .. هاهو يفاجئنى بقوله :

- « سليم - لا ينبغي لك أن تجهد نفسك في السعى وراء
المال اللازم ، اذ عليك أن تركز كل تفكيرك في مشروع الطيران
نفسه ، ان كنت حقا تريد أن تقوم به . سأحدث الآن الى
صديق لى في لبنك لعلمنا نستطيع أن ندبر أمر ذلك
المال . »

اذن فانا لم أفشل . وهاهو ذا رجل يريد أن يقدم لى العون
ويشاركنى في المسؤولية !؟

وسأل نايت : « كم يتكلف المشروع ؟ »

وأجبت : « لو استطعنا أن نقنع أصحاب المصنع بأن يتحملوا
جزءا من التكاليف ، فأظن أنه يكفيننا عشرة آلاف ، والا
فسيلزم لشراء الطائرة والمحرك والقيام بالرحلة خمسة عشر
ألفا . »

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

وبدأت ادلى بحججى المألوفة :

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

ودار « نایت » فجأة في مقعده والتقط سماعة التليفون :
« أعطنى هارولد بكسبى في بنك الدولة الاهلى . . بكسبى .
ماقولك في الحضور الى هنا البضع دقائق ؟ ممكن ؟ . . في
مكتبى . »

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

وقاطعه « نایت » مخاطبا اياى : « سليم - لقد قلت ان
لديك الآن بعض المال . فمن شركاؤك في هذا ؟ »

- « أجل ياسيدى - أستطيع أنا أن أدفع ألفى دولار ، وقد
وعد ماجور لامبرت بأن يدفع ألفا أخرى ، كما أبدى ايرل
تومسون وبيل روبرتسون استعدادهما للمساهمة ، وان كنت لم
اتحدث اليهما عما يمكن أن يدفعاه . »

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

وضحك هارى نايت قائلا : « هذا نفس ما سألته ايا
يا بكسبى . »

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

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

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

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

وكانت رقائق الثلج تذوب على وجهى حين فتحت صمام البترول كى أغادر المطار . وبدا القلق يساورنى بعد أن طرت خمس دقائق . اهنالك خلل فى المحرك ؟ وقطعت وصلة الكهرباء اليسرى ثم اليمنى . وحين قطعت اليمنى بدأ المحرك يهتز وتتقطع حركته ، فعادت الى مطار « سبرنجفيلد » . وسألنى قائد العربة ، وكان ما يزال ينتظر ، ان كنت أريد أن ارسل البريد بالقطار ، واجبته : ليس بعد . فلألق أولانظرة الى توصيلات الكهرباء ، ووجدت الخلل فى الحال - زمبرك غير مثبت . وعاوننى

السائق بأن أدار المحرك ثم لوح لى بيده وانا أغادر المطار .
وكف الثلج عن السقوط بعد عشرين ميلا شمالي «سبرنجفيلد»
وهبطت في شيكاغو من بين سحب لايزيد ارتفاعها على ٥٥٠٠
قدم ، ثم سلمت اكياس البريد وتناولت عشاءى . وحل موعد
النوم ، ولكنى لم أنم تلك الليلة ، فقد كان على أن أعود أدراجى
ذلك الطريق كله ، لاقابل هارولد بكسبى فى بنك الدولة
لاهلئ بسانت لويس غد الساعة العاشرة تماما .

وطلبت الى السكرتيرة أن أنتظر وهى تقول : « ان مستر
كسبى لا يزال فى الاجتماع ، وسيفرغ منه بعد بضع دقائق»
وجلست على أحد المقاعد تجاه موظف كان يعد رزما من
الاوراق المالية ذات العشرة والعشرين والخمسين دولارا .
وأحسست بملاسى تضيق على ، وبينقنة قميصى تضغط
عنقى . كيف يقبل بنك أن يمول مشروع الطيران الى باريس ؟ .
انى أويد أن أطيّر بطائرة مثقلة ، ذات محرك واحد ، خلال
أجواء مجهولة فوق آلاف الاميال من الماء . . وفجأة رأيت بكسبى
الى جانبى . ونهضت لاصافحه فبادرنى بقوله : « سليم - ان
مانعزمه لامر شاق ، ولكننا تناقشنا فيه ، ونحن الآن معك .
ويحسن بك من الآن فصاعدا أن تترك أمر المال لنا ، وسنتمكن
من تدبيره اذا لم يزد على ما أخبرتنا به . وعليك أن تقدم
الالفى دولار التى لديك ، وسنتصل نحن بالتليفون بما جور
لامبرت وايرل تومسون وبيل روبرتسون وندير ماتحتاج اليه .
والآن فلتركز جهدك فى الطائرة والاستعداد للرحلة ، لاننا نريد
ان نتأكد من ان المشروع ممكن التنفيذ . لا ترتبط بأى اتفاق
قبل أن نلتقى ثانية ، ولكن أنبئنا بمجرد أن تصل الى شىء حاسم
فى الموضوع . »

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

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

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

« شركة ريان للخطوط الجوية

انجلم . سان دييجو . كاليفورنيا

٣ فبراير ١٩٢٧

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

شركة روبرتسون للطيران

وجاء الرد تفرافيا :

« نستطيع صنع طائرة مماثلة ولكن بأجنحة أكبر يمكنها أن تقوم بالرحلة . الثمن ستة آلاف دولار غير المحرك والاجهزة ، والتسليم بعد ثلاثة أشهر تقريبا . .

ريان للخطوط الجوية

اذن فستتكلف الطائرة والمحرك معا حوالى عشرة آلاف دولار ، وهو مبلغ فى نطاق ميزانيتى ولكن الى اى حد أستطيع أن اذبح اثنى بهذه الصفقة ؟ هل لدى شركة « ريان » مهندسون أكفاء ؟ ان ومع ذلك فهانذا أجد أخيراً من بهتم بعرضى ويتخذ فيه قرارا ليحسب ليحسب . وارسلت برقية أخرى اطلب فيها المواصفات ، واتعجل موعد التسليم . وجاءنى رد سريع آخر :

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

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

واتفقنا ان اذهب خلال اسبوع الى كاليفورنيا لمقابلة اصحاب
الشركة ، فاذا قررنا الشراء بقيت هناك حتى يتم صنع الطائرة
ولكن مشروعنا نقضه ورود البرقية التالية من جوسب بلانكا

« مستعد لتقديم عرض مفر بشأن طائرة بلانكا للرحل
المتصلة بين نيويورك وباريس . أقترح ان تحضر الى نيويورك
اقرب وقت لتناقش سريعاً في الامر . أبرق الي لى لدى شر
كولومبيا للطيران ٥١٠٤ بناء ولورث للطيران . نيويورك ..
بلانكا »

اذن لابد ان يكون بلانكا قد أسس شركة جديدة واشتر
طائرتة الوحيدة التى تم صنعها من شركة رايت . وجاءت رسال
في الوقت المناسب ، فقد كنت اعتمدت السفر الى كاليفور
بعد يومين . الآن سأسبق كل من ينوون القيام بالرحلة .

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

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

وقدمنى بلانكا اليهما متلطفاً . وكنا في مقر شركة كولومبيا
مدينة نيويورك . وقال مستر ليفين :

— اذن أنت تريد شراء طائرتنا بلانكا .. ؟

— أجل يا سيدى . وهذا يتوقف على الثمن ..

— سنبيعك البلانكا وهى أحسن طائرة تستطيع الآن أن
جدها للطيران بين نيويورك وباريس .. أجمعت كل ما يلزمك
مال .. ؟

— جزء منه فقط . فنحن لا نريد جمع مال كثير قبل أن
رف أية طائرة سنشتري .. كما اننا نعتقد ان أصحاب
صنع ينبغي أن يساهموا بشيء ما ، فان الطيران الى باريس
له دعاية كبيرة ..

— نعم سنساهم .. ان بلانكا ثمنها ٢٥٠٠٠ دولار ،
سنبيعها من اجل الرحلة بخمسة عشر الفا ، فنكون قد
همننا بعشرة آلاف ..

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

— ان هذا أكثر بكثير مما قدرنا . أهو أقل ثمن تطلبون ؟
وأجاب : ان خمسة عشر الفا ثمن زهيد لطائرتنا بلانكا ..
يك أن تذكر أن لا وجود الآن لطائرة غيرها تستطيع أن
بين نيويورك وباريس ، وانها مستعدة للرحلة في أى وقت
فيه تهيوك لها ..

أخذ بلانكا وتشامبرلين يمتدحان مميزات طائرتهما ، وان لم
ركا في المفاوضة على الثمن ، ولم يقبل ليفين أن يتزحزح عن
سنة عشر ألفا ، بل كرر قائلاً :

— ان هذا ثمن زهيد لطائرة مثل بلانكا .

قلت أخيراً : يجب أن أعود الى سانت لويس قبل ان أعطيكم
حاسماً . سأتحدث الى شركائى أولاً ..

وكان بكسبي ونايت قد قالالى : « لاترفض العرض اذا
قليل على ما قدرت ، بل عد الينا ودعنا نفكر فى الامر » .
انه ثمن غال .. ولكن بلانكا معروضة للبيع . اقدر ط
فى العالم .. ! وبدا لى وانا استقل القطار الى سانت لو
كان النجاح فى قبضة يدي .

— ما رايك فى تسميتها « روح سانت لويس .. ؟ »
ولم أكد أسمع سؤال بكسبي ، فقد كنت مشغولا بالتحرك
الى ارقام كتبت على شبك أمسكه فى يدي : خمسة
الف دولار .. !

هذه الورقة تستطيع أن تشتري رايت — بلانكا . وف
فيها : « ادفعوا لامر تشارلز . ا. لندبرج » .. وضحك بك
لما بدا علي من دهشة ..

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

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

وعقدت الذهبية سانى .. !

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

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

وقال ليفين : ان شركة كولومبيا للطيران لاتستطيع ان

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

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

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

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

التقطت الشيك من فوق المكتب ، ورايت ليفين يتبعه
به ، ثم قال : انك بذلك ترتكب خطأ ، فان بلانكا هي
الوحيدة الآن التى تستطيع الطيران بين نيويورك
ونس . . .

أسف ولكنكم ان لم تبيعوا الان فمن الخير أن أبدأ البحث
لاائرة أخرى فى أسرع وقت . . .

خطوت نحو الباب . . .

أن انتظر . . . عد الينا غدا . . .

لافائدة من الانتظار الا اذا أعدتم النظر فى شروطكم . . .
الما التردد على ليفين ، ثم قال :

يقعد الى غدا فى الحادية عشرة . . .

الينا الحادية عشرة فى اليوم التالى طلبت رقم تليفونه . . .
ان ما اجابنى بنفسه :

صباح الخير . . . هل غيرت رأيك . . . ؟

فوضعت السماعه وقد استبد بي الغضب فلم أجب .
وأسرعت الخطى فى « ماديسون أفينيو » وأعاد الى المشى السريع
وهواء فبراير البارد صفاء ذهنى شيئا فشيئا ..
« فوكر » « رايت » « ترافل اير » « كولومبيا » ..
كلها رفضت اقتراحى واحده بعد الاخرى . أسيصيبنى الفشل
كذلك اذا ذهبت الى شركة « ريان » فى سان دييجو ؟

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

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

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

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

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

الفصل الثالث

حملتني سيارة الاجرة الى مصنع طائرات ريان ، وهو مدمر قديم متصدع بالقرب من شاطئ البحر بسان دييجو ، حيث تفوح رائحة السمك من مصنع تعبئة السمك في القلب . ولكن الطقس لا مغائرا تمام المغايرة لمثله في سانت لويس عند مغادرتي ايسل وهى ممطرة باردة ، والفيتيه هنا في ٢٣ فبراير دافئا يتأثر فيه سعف النخيل في الشمس المشرقة .

نقدت سائق السيارة اجرته ، ودخلت مكتبا مبعثر الاورا حيث عرفني شاب نحيف بنفسه ، انه « دونالد هول » مهندسى مؤسسة ريان المتحدة للطيران . واجتمع بنا « ف. ماهونى » رئيس الشركة ، وهو شاب ايضا قدرت ان هذا الثلاثين بقليل .

قال ماهونى :

— قبل ان نبدأ الكلام في العمل نحب ان تزور المصنع ، ونال ووجدت في الطابق الارضى حوالى ستة عمال ، يلعب مواسير من الصلب ، ويربطون أسلاكاً ، ويثقبون معادن فحملقوا في مقدرين اننى عميل مرتقب . . لان شركة طفت صغيرة مثل هذه لا بد ان تعيش على ما يطلب منها . . فصفقة . .

وأخذ ماهونى يشرح قائلا : نحن نصنع هنا كل الطائرات لمواسير الصلب ، ونستعمل عوارض خشبية واضلاعا للاجنه

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

ثم عدنا ادراجنا الى الطابق الارضى ، حيث اُحصيت القوالب التى لا تزال تحت الصنع ، فوجدتها اثنين : أحدهما لابل فى البداية والآخر معد لتركيب الجناح ، ولا يكفى هذا الم من الانتاج لاستمرار العمل بالمصنع . .

ثم قادنى ماهونى الى مكتبه .
قال : اننا نود ان نبني لك طائرتك . .

فأجبتة : لقد ذكرت في برقيتك أن الثمن هو ستة آلاف دولار دون محرك ، فكم يكون ثمنها كاملة .. ؟
فأجاب اذا ركبنا محرك هورلوند فان الثمن يصل الى تسعة آلاف دولار . واذا أردت تركيب آلات اضافية مع المحرك الجديد فسيرتفع ثمنها الى عشرة آلاف دولار أو أكثر ..
فقلت : انى افضل أن أقود الطائرة بمحرك جديد ، وأريد راحة من المعدن ، ويلزم لى عداد الدوران والميل .. وأحب أن تكون بها بوصلة الاتصال الكهربائى بالارض ..
فقال ماهونى : اليك هذا العرض .. سنزودها بالمحرك الآلات الاضافية بثمن التكلفة ، دون عمولة لنا ، فنحن يهمننا هذا الطيران ايضا .

— وهل يمكنكم صنعها ؟

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

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

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

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

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

— وبدأ يسود بقلمه صفحة من الورق ، فاتم رسم قطاع من
ة ذات محرك واحد ، وقال : حساباتى الاولية تدل على

لتمكن الطائرة من الصعود الى عرض طائرتنا ذات الجناحين ،
وجوب اضافة عشرة اقدم الى مسافة معقولة بصها ريجها
الملتئة . اما صهريج الجاز الرئيسى فيجب ان يثبت فى الهيكل
بالقرب من مركز ثقل الطائرة . والآن أين نضع مقعدك ومقعد
ملاحك .. ؟

فقلت : اننى أريد مقعدا واحدا لاننى سأقوم بالملاحه أيضا!
ففزع هول وقال :

— اعتقد انك بحاجة الى ملاح يساعدك ويخفف عنك ..
— اننى أفضل أن أحمل بقدر ثقل الرجل وقودا ..
— اذن فهذا يقلل من طول الهيكل ويوفر لنا ٣٥٠ رطلا ،
أى بزيادة خمسين جالونا من الوقود ، عدا زنة الصهريج .
وما مقدار المسافة بين نيويورك وباريس .. ؟
— اذا مددنا خيطا على الكرة فانها تبلغ ٣٦٠٠ ميل ، ولكن
الحرص يقضى علينا بحمل وقود يكفى لاربعة آلاف ميل .

ولما وصف هول التغييرات الهامة المزعم ادخالها على تصميم
طائرة ريان ، قال له ماهونى :

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

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

وأعجبت بحماسة ماهونى ، وكفاية هول ، وكان الثمن داخلا
فى نطاق الـ ١٥٠٠٠ دولار التى جمعها شركائى فى سانت لويس ،
فأبرقت لهم بفحوى عرض شركة ريان ، وطلبت الموافقة ، فجاء
الرد بأن 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 الشاطيء المنحنى بكورونا دوستراند
تدفأ بشمس الصباح ، فسألنى : أين نضع مقعدك .. ؟

فأجبتة : خلف صهريج الوقود ..

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

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

قال هول : ليكن ذلك . انك والله لملاح . وان الكابينة المحكمة
لتزيد سرعة السير ..

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

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

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

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

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

فقال : الا ترايلان العمل أبدا .. ؟ لقد أحضرت الجريدة ،
وبها مقال قد تحتاجان الى قراءته ..

((وناميكر)) يعاضد الطيران من نيويورك لباريس ويمول بيرد في مخاطرته بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠ دولار

وردت برقية من نيويورك فحواسها ان رودمان وناميكر يعاضد
بناء فوكر ذى ثلاثة محركات للكوماندور رتشارد ي . بيرد :
وتبنى شركة سيكورسكى طائرة اخرى من عابرات المحيط ،
للكابتن رنيه بونك الطيار الفرنسى المجلى ، الذى ارتطم وهو
يهمم بالتحليق فى سبتمبر الماضى ..

فطويت الجريدة وقلت وانا أقف : 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 أكن قد جربت الطيران عبر
البحر من قبل . ولقد كانت ترشدنى الى الآن بعض المعالم وانا
أقود طائرة البريد ، وكنت أشهد أنوارا بالليل أعرفها ، وكنت
أستطيع ان أطلب نصيحة ضباط من البحرية فى سان دييجو ،
ولكنى ترددت فى الكشف عن قلة خبرتى . وقال كثير من الناس
اننى أصغر سنا من ان أقوم بهذه المحاولة ، وأن من واجب بعض
ذوى السلطان أن يتدخلوا لمنعى من القيام بها . وكان هذا المسلك
يمكن أن يضع شركائى بسانت لويس فى مركز من المسؤولية لا
يخسدون عليه ، فأثرت أن أعلم نفسى بنفسى بدلا من الاستفهام
صراحة عن الطيران البعيد المدى ..

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

رسما مزوليا ، وتذكرت درس الجيش : الدائرة الكبيرة المحيطة
بسطح الارض ترسم خطا منحنيا على خريطة مركيتور ، 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 خرائطي وجدت مطبوعا فيها تعليمات وافية عن رسم
طريق دائري كبير . وبدأت برسم خط مستقيم بين نيويورك
وباريس على مسقط المزولة ، ثم نقلت من هذا الخط نقطا كل
نقطة منها على بعد ١٠٠ ميل الى مسقط مركيتور ، وسلكت
هذه النقط في خط مستقيم ، ودونت عند كل نقطة منها في
شكل زاوية المسافة من نيويورك ، والطريق المغناطيسي للتغير
التالي . فكانت المسافة ٣٦١٠ أميال على وجه التحديد . ومر
الخط المنحني المتعدد الزوايا الذي رسمته شمالا بنوفاسكوتسيا
ونيو فوندلاند ، وشرقا عبر الاطلنطي ، هابطا جنوبا صوب
ايرلندا ، عبر شقة مستطيلة من انجلترا ، وينتهي الى نقطة
صغيرة اسمها باريس .

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

ووجدت في المكتبة العامة بالبلدة كتبا تشرح الحساب الدائري ،
فقررت أن أرسم طريقا آخر عبر المحيط مبنيا على حساب
المثلثات . ولم يكن هذا العمل بسيطا ، وبعد أن قضيت عدة
أيام فيه وصلت الى نقطة تبعد ١٢٠ ميل من نيو فوندلاند ،
وتتلاقى مع طريقي الحسابي على الخريطة بالضبط ، مما جعلني
أقرر أن الاستمرار في هذا العمل يعد مضيعة للوقت .

وتأكدت الآن أن في وسعي اتباع الطريق المقدر عبر المحيط
ولو ليلا ، وفي مهب رياح لا علم لي بها .

هل ينبغي لي أن أشتري مقياس الزوايا وأدرس الملاحظة

الجوية .. ؟ كلا ، فمن المستحيل الاعتماد على هذا المقياس اعتمادا كافيا في الاتجاه وقيادة الطائرة في آن واحد . وماذا لو استعملت الراديو في معرفة الاتجاه .. ؟ ان لدى البحرية جهازات 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 شىء على احتياطى الوقود الذى أستطيع حمله ، ويكفى أن استمر به الى مطار « لورجيه » ، حتى لو انحرفت مئات الاميال عن الطريق متتبعاشواطىء اوروبا الطويلة . وبعد ان اخبرت هول بذلك صممناعلى رفع حمولة الصهريج الى ٤٢٥ جالونا ..

احدى الفرق تعاضد ديفيز الطيران من نيويورك لباريس

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

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

تجسّر يطير عبر الاطلسي

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

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

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

تجربة طائرة باريس

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

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

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

لقد وصل محرك هولوند من مصنعه في باترسون . انه
يشبه درة ضخمة ، وتبلغ قوته ٢٢٣ حصانا مضغوطة في تسعة
سلندرات ، وجميع آلاته دقيقة التركيب من تاكيات وتروس
وكراسى 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 القياسى في طول مدة التحليق بالطائرة ، عندما هبط
كلارانس . د . تشمبرلين وبرت اكوستا ، بطائرة بلانكا ذات
المحرك الواحد في مطار روزفلت بلونج ايلاند ، بعد ان استمر
في الجو ٥١ ساعة و ١١ دقيقة و ٢٥ ثانية . وكلاهما يتطلع
الى ان يكون السابق في طيران نيويورك - باريس

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

لهذا اشتريت خرائط ، وبدأت أضع خطى لاعبر المحيط
الهادى مارا بجزر هاواى ، وذلك في حالة ما اذا غلبنى احد
على امرى في محاولة باريس . وسأحتاج دون شك الى راديو
موجه ، أو ملاح ، ليعثر 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
تربورو الجوى طائرة فوكر ذات المحركات الثلاثة والتي كان
يقودها الكوماندير رتشارد ايفلين بيرد وملاحوه ، وهى التى

اعدها لسباق نيويورك - باريس ، فبينما كانت الطائرة تهم
بالهبوط بعد تجربة طيرانها الاوّل انقلبت ، وأصيب ثلاثة من
ملاحيتها الاربعة ، وأصابها عطب كبير ، ولكنه يمكن اصلاحه ..
لم اكد اصدق الخبر .. لم يصب تونى فوكر . ولكن بيرد
وبنيث ونوفيل أصيبوا ، وهم كل ملاحى باريس ، ومع أنى
أحب أن اكون أول من يقوم بالرحلة ، فانى أكره أن يصيب
منافسى حظ سيبىء ..

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

طائرة ننجسر تتم اختباراتها

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

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

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

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

بلانكا دمرت

حذق تشمبرلين ينفذ فتاتين

نيويورك في ٢٤ أبريل - نجحت « 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 دتش فلاتس ومر هيكل الطائرة بسهولة من باب المصنع ، ولكن جناح الطائرة وطوله ٤٦ قدما أحدث لنا اشكالا خيل لنا أن لا حل له الا بأن نهدم جزءا من الحائط ، ولكننا تغلبنا عليه بامالة الجناح بزواوية وخلع الابواب المزدوجة العليا .

مصرع ديفيز وويستر

طائرة الفرقة الامريكية ترتطم عند التحليق

هامبتون في ٢٦ ابريل - فقد لفتنانت كوماندير نوبل ديفيز واللازم ستانتون هـ . وويستر 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 لبيرد ، 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 ، وفتحت صمام البنزين ، فكان صهريج الوقود الكبير
يحجب النظر الى الامام وانا فى مقعدى ، ولكنى استطعت الرؤية
بالميل الى احد جانبي .. وطرت باحتراس الى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم
وعبرت خليج سان ديجو .. وكان جنبح ضبط التوازن أعلى
مما يجب ، وتحتاج العوامة الى قليل من الضبط ، فدونت هذه
الملاحظات فى اللوحة ، ثم دفعت عصا القيادة جانبا ، فسقط
أحد الجناحين ، ولكن استجابة الجنيح كانت ابطأ منها فى
طائرات ريان العادية . لا بأس فقد كنا نتوقع ذلك ، لان هول
اقتضب الجنيح ليتجنب الضغط على الجناح فى الحمولة الكاملة ،
فشددت نفسى على مقعدى ، وأطلقت العصا ، فهبط مقدم
الطائرة ، وانتظرت أن تعود ادراجها الى الارتفاع بالوضع الطبيعى
ويداى حرتان . ولكنها بقيت متجهة الى أسفل حتى قبضت
على عصا القيادة ، وأرغمت الطائرة على الطيران المستقيم ، ثم
رفعت قدمى عن الدفة وجعلت أوجهها باليد فقط . ولما عمدت
الى امالة الجنيح للاستدارة ، كان الهيكل يميل للجهة المضادة ،
فوضح جليا أن الاتزان لم يكن مكفولا فى «روح سانت لويس» ،
ولم تكن نعباً بأمر الاتزان فى تصميماتنا ، اذ رضينا أن تكون
مسطحات الذيل صغيرة، ووجهنا التصميم الى زيادة السرعة .

وحددنا يوم ٤ مايو للاختبارات النهائية . ونقلنا القاعدة من دتش فلاتس الى ميدان الاستعراض المهمل بمعسكر كيرنى، ثم الى الخليج حيث أقام الجيش سباقا للسرعة مداه ٣ كيلو مترات معلمة بعوامات الارشاد . وهبطت بمقدم الطائرة الى خمسين قدما من سطح الماء ، وفتحت صمام البنزين للنهاية، وضبطت آلة الموازنة باليد على معدل الحمولة. وكلما اصطدمت بريح عاصفة قفز المؤشر الى ١٣٠ ميلا في الساعة. وكنت أوقف ساعة السباق عندما تظهر العوامات تحت الجناح مسجلا ثلاث دورات في كل ناحية .

ولما عدت الى معسكر كيرنى دونت العلاقة بين سرعة الريح ودوران المحرك ، وبهذا يتمكن هول بارشاد هذه النقط من ضبط منحنياته النظرية . وكان عند هبوطى ينتظرنى مع ماهونى وكثير من الميكانيكيين . وملأنا الصهريج الاوسط للجناح لاجراء أول اختبار عن الحمولة الثقيلة . وكنا نضيف في كل اختبار ٥ جالونا من الجازولين الى العبوة السابقة ، وبهذا تمكن هول من ضبط منحنياته .

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

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

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

وقال ماهونى : « انى أعتبر هذا كافيا . »
ولما كنا فى حاجة الى اختبار استهلاك الوقود ، فقد رأيت
توفيرا للوقت أن أجريه فى طيرانى بين سانت دييجو وسانت لويس .
واشتقت الى العودة الى بيتى ، فسددت حساباتى فى سانت
دييجو ، وأقفلت حسابى فى البنك . ولكن عاصفة كانت
ترفرف على جبال روكى والجنوب الغربى ، مما يجعل أى طيران
ولو كان فى النهار مجازفة كبرى . على انى كنت أريد أن أطير
الى سانت لويس ليلا ، لأتبين الدقة التى أسير بها دون مشاهدة
أى معالم على الارض .
وفى أثناء تقيدى بحالة الجو فى سانت دييجو يوم ٨ مايو
ورد النبأ الهام التالى :

ننجرس فوق الاطلسى انتظار وصوله الى نيـويورك غدا

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

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

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

وصول الطيارين الفرنسيين الى نوفاسكوتشيا رؤية عابرة المحيط بعد بورتلاند عابروا الاطلنطى فوق بوسطن

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

نرجس وكولى فقدا

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

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

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

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



فونك يحيى لندبرج
« سمحت بها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الفصل الرابع

اليوم هو العاشر من مايو الذى يجب فيه أن أبرح سانت ديجو، فودعت رجال المصنع وذهبت الى دتس فلاتس ، ومنها طائرا الى مطار روكويل فى نورث أيلاند ، وهى نقطة البدء عندى فى الساعة ٣ر٥٥ بتوقيت الباسفيكى . كانت «روح سانت لويس» تحلق فى الجو متجهة الى سانت لويس ، وأقبل الغروب وأنا فوق أريزونا ، وقد سجل مقياس الارتفاع ٨٠٠٠ قدم، ولازال ارتفاعه لأحلق فوق قنن الجبال . وبرد الجو ، وأظلمت الدنيا الا قليلا من ضوء القمر ، ولم أعد أرى من الارض الا خطوطها الرئيسية . ولما وجهت ضوء مصباحى الى اللوحة ومحتوياتها رأيت كل ابرة فى مكانها ، ودونت هذا فى السجل ، وعدت الى مقعدى فى الكابينة .

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

وكان معنى الهبوط الاضطرارى ليلا وفوق الجبال ، قطع الصلة برحلة باريس . وأنا الآن فوق منطقة من أشد مناطق أريزونا 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 منتشرة، وليس بينها سعة منبسطة يدرج العجل فيها .

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

وفتحت صمام البنزين الى آخره، ثم أفقته 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 أدور 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 . ولا بد لى من الارتفاع على ١٠٠٠٠ قدم على الأقل ، وكنت كلما أوغلت في الارتفاع ، ازدادت حركة التفويت في الماكينة وساءت الحالة .

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

وبدت من ناحية الشرق الوان من النور تتزايد مع ظهور اليوم الجديد ، ثم رأيت دخان قاطرة ، وقاطعتنى سكة حديد آتية من الشمال الغربى الى مدينة صغيرة تحت جناحى الأيمن . ومن أربعين دقيقة مضت عبرت نهرا واسعا ، فاذا كان هو الاركانساس ، فانى اذن على بعد ٨ ميلا شرقى «وتشيتا»

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

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

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

وقال أحد مراسلى الصحف: «لقد قيل أن سفينة بريطانية

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

— « لا . وما هو ؟ »

فقال : « لقد أبرقت سفارتنا من باريس بأنه قد يساء فهم
الموقف اذا هبطت طائرة أمريكية في فرنسا قبل أن يعلم على
وجه التحديد مصير 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 فقدا ، فلا بد أن يقوم أحدنا 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 ، لان
الغرفة التجارية تزمع تقديم الغداء ، ويريد آخرون تقديم
العشاء . على كل حال أنا أقود طائرة سانت لويس ، وهى
بلدى وموطنى ، ولكن أخشى أن يسبقنى آخر الى الطيران
اذا تلكأت .

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

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

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

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

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

وتزاحم المصورون عند ما هممت بالنزول ، ولم يكونوا كزملاتهم فى سانت دييجو أو سانت لويس، اذ كانوا يتشامتون ويتدافعون بالمناكب ، ليحظوا بمكان يلتقطون منه صورهم من أى زاوية ممكنة. وهجم المخبرون يوجهون أسئلة سريعة حتى شق ديك بلايث الطريق صائحا : « دعونا ننظم هذا » . وظهرت فوق رعوسنا طائرة كبيرة ذات ثلاثة محركات ، فاتجهت أنظارنا إليها . أنها « امريكا » تطير بعد اصلاحها من عثرتها فى الشهر الماضى .

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

— «متى تزمع التحليق لباريس ؟»

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

— «هل تعتقد أنك تستطيع التحليق فى الصباح ؟»

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

— «أى نوع من الملاحه تتبع ؟»

— «الطيران الأعمى .»

— «هل تحمل آلة السدس لتحديد خطوط الطول ؟»

— «لا» .

— «ما رأيك فى جهاز راديو ؟»

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

— «ولكن يبرد وتشمبرلين سيحملان راديو وآلة السدس»

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

وانتهت الاجابة عن الاسئلة الخاصة بالطائرة والظيران ،
وبدأت أسئلة اعتبرها شخصية محضة أو سخيفة !!
« هل تحمل قدم أرنب ؟ »
« ما هي فطيرتك المفضلة ؟ »
« ما هو شعورك بالنسبة للفتيات ؟ »

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

قال بلايث : «انها مشكلات الجو والموظفين . وقد قامت
مشاحنات بسببها، ولعلك قرأت شيئا عنها . »
فذكرت حكاية نشرت في بعض الجرائد في ابريل الماضي
تقول أن تشارلس ليفين صاحب بلانكا أعلن على خلاف المتوقع
انه اختار لويد برتود ملاحا لها، وأن كلارانس تشمبرلين وبرت
اكوستا قد اقترعا على أيهما يتولى قيادتها .

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

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

لندبرج هنا متأهب لعبور البحر تشمبرلين ولندبرج يستعدان للذهاب

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

وسأله : « ما حالة الجو ؟ »

فأجاب : « لا يزال سيئا . »

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

قال موليغان : « ان المروحة لدى شركة كورتس ، فقد وجدوا شرخا في المحور ، وهم يركبون لها محورا جديدا . »

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

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

وأسمتنى احدى الصحف « الطيار الأبله » وقالت اننى

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

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

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

وسمعت الباب يطرق ، ودخل صبى فسلمنى بريقة من والدتى تنبئنى فيها أنها ستصل نيو يورك صباح الغد . وأعتقد أنها كانت تقرأ الحكايات التى تقول أننى سوف أقع مثل فونك وديفيز ، أو أهلك فى البحر مثل نجسر وكولى . ومن يدرى فلعل مخبرى ديترويت يزعجونها فى التليفون باستمرار .

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

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

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

ودق للتليفون ، وجاء تقرير آخر عن الجو يقول ان الاطلنطى لايزال مغطى جزئيا بمساحات من الضباب والاعاصير . وقال بلايث : « يجب ان ازور مكتب الارصاد فى نيويورك . ان ذوك كمبول يستطيع ان يزودك بشىء من السكينة . انه يضع خرائط لحساب »

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

« اخرجنا من هنا » . ودفعناهما دفعا الى خارج الغرفة ، وكنت أشعر اننى احارب كالمجنون .

وضحك بلايث وقال : « ستجد كثيرين مثلهما هنا وهناك »

هذا هو يومى السابع فى لونيغ ايلاند . وكانت « روح سانت لويس » مستعدة منذ يوم الاثنين لتشق طريقها الى باريس ، ولكن الطريق لايزال مغطى بالضباب والزوايع . وحضرت والدتى وسافرت بعد ان قضت معى يوما . وقد اقلقتها روايات الجرائد والتليفونات فى ديترويت ، حتى اضطرت ان تخاطبني لتسألنى هل انوى حقا ان اطيروا 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 كميول 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 . فاليوم تناولت طعام الغداء مع الكولونيل تيودور روزفلت الصغير فى اويسترباى ، وأعطانى

عدة خطابات توصية لاصدقائه في أوروبا ، ولم أستطع رفضها ،
وان كنت قد رفضت عرضا من أحد جامعي الطوايع بالف دولار
لاحمل معي رطلا واحدا من البريد . ولقد كان مسلك
شركائي في سانت لويس أكبر عضة لي ، فقد تأخر ببرد بناء
على أصرار مموليه على اجراء اختبارات « علمية » على طائرة
« فوكر » ، وقامت مشادات عنيفة في معسكر « بلانكا » ، إذ
أبلغ ليفين مالك الطائرة طياره برتود بأنه لا يرغب في أن 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 هاري نيت في سانت لويس
وأخبرته أنني قد أطيروا الى باريس قبل أن أكون مرشحا لجائزة
أورتيج ذات ال ٢٥٠٠ دولار ، اذا عرفت أنني سأكون أول من
يصل الى باريس . والقاعدة هي أنه يجب أن تنقضى ٦٠ يوما بين
قبول الطيار رسميا وبين ميعاد طيرانه ، ولم تنقض هذه الفترة
بعد .

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

نحن الآن في عصر يوم الخميس ، وافق ١٩ مايو ، أي بعد أسبوع
من هبوطي في نيويورك ، والسماء تمطر رذاذا ، ويسود سواحل
نوفاسكوتشيا ونيوفونلاند ضباب كثيف ، وهما في طريقي
الدائري . وقد كنت مستعدا للتخليق منذ يوم الاثنين ، ولكن
تقارير الجو تبعث على اليأس . فتركت « روح سانت لويس »
تحت الحراسة ، وركبت سيارة مع لين وبلايت وأصدقاء آخرين ،
وذهبنا في المساء الى مانهاتان لنشهد الكوميديا الموسيقية
ريوريتا .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

يا الهى ! أهذا الوقت مناسب لمثل هذا السؤال ؟ لست أدرى ! فقلت له : « ان أمانى 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 ، وأستطيع أن أنام ليلة كاملة . يارب ! أنها الساعة ١٢ ونصف صباحا ، وقد لا أنام مطلقا ، وهذه حالة سيئة لبدء طيران فوق المحيط - لانوم مدة يوم كامل قبل التحليق .

هل أخطأت عندما كلفت لين ملء كل الصهاريج بالجازولين
يجب ان احمل ٤٥٠ جالون على متن الهواء ، وهذا أكثر مما
صممت له الطائرة ، إذ صنعت الصهاريج لتسع لخمسة
وعشرين جالونا فوق التصميم . قد لا تقوى «روح سانت لويس»
على الارتفاع بهذه الحمولة ، وهذا هو ما وقع لطائرة دافيز
كما ان فك لم يستطع ان يبرح الارض بطائرته سيكورسكى .
الساعة الآن . ٤٠١٠ . 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 . ركان لين ينتظرنى فى الحظيرة مع ب. ف. ماهونى
رئيس الشركة التى صنعت طائرتى . وقالوا ان احدا آخر
ليس مستعدا للرحيل الى باريس .

وقال لى لين انه وجد طريقة لنقل طائرتى الى مطار روزفلد
دون ان أطيّر بها ، وقد احضرتناقالة لهذا الغرض .

ماهى آخر الانباء عن الجو ؟

لا يزال غير حسن ولكنه يتحسن .

وكانت الاضواء الغائمة التى تنبعث من جاردن سىتى تد
على الرؤية الضعيفة وقلة الارتفاع ، والارض موحلة زلقة
وجاء آخر خبر من الدكتور كمبول يقول ان الضباب يحسن
تقارير المحطات بين نيويورك ونيوفونلاند يتقشع وتتحرر
منطقة من الضغط العالى فوق شمال الاطلنطى . وهناك زوايا
محلية باقية على طول شاطئ أوروبا . وماذا يهم ان أط
طيرنا غير مرتفع فى نيويورك ، وسأطيّر مع الفجر ، فاذا
اوقف ففى وسعى ان أعود ادراجى .

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

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



والدة لندبرج تودع ابنها
« سمحت بها شركة اندروود واندروود »

الفصل الخامس

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

ثلاثون لفة أقل من المعدل ! . ثم طريق رخو ، وريح مسابرة ، ووزن زائد ، وانى لارمق العجلات فأراها تغوص عميقا بأطاراتها المنبعجة في حماة الرمال المبتلة .

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

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

وبعد فليس لدينا وقت ندفع فيه الطائرة . انها جد صغيرة وجد رقيقة ، وجد ثقيلة .. طنان ونصف طن فوق هذه الاطارات الصغيرة بجميع ما فيها من الوعود . وكان ينبغى ان تشد بالحبال . وكان لابد ان نرسل فى طلب جرار ، اذ ليس فى مقدورى 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 اوروبا وباريس . هذه هى اللحظة التى تأهبت لها ليل نهار طوال هذه الشهور الماضية جمعاء . ان القرار من وحى نفسى ، وهؤلاء الميكانيكيون والمهندسون وضباط البوليس ذوو الحلل الزرقاء كل هؤلاء الذين يقفون عن كذب ، قد شاهدوا من قبل طائرات الذر تتحطم ، فهم يعرفون ما معنى القرار الخاطىء . ولوانى هزرت رأسى فلن يكون ثمة انتقاد . . ستلقى الرحلة وسنطلق ضاحكين سويا ، نرسم خططا جديدة ، ونضرب بأقدامنا فوق العشب المبتل نحو فطور ساخن . . ولو اومات برأسى فسوف نفترق وربما الى الابد .

ثلاثون لفة اقل من المعدل .

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

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

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

الرياح ، الجو ، القوة ، الحمولة . . كم مرة وازنت فيها هذه
العناصر في ذهني خلال سياحتي فوق احد مراعى البقر في
اواسط الغرب ؟ ان الطيار في رحلاته يتعلم كيف يقدر مدرج
المطار في دقة بالغة ، حتى ليتمكن ان يحدد اين تفارق عجلاته
الارض تماما . ولكن لم يحدث قط ان اقلعت طائرة عن الارض
وهي بمثل هذا الثقل الضخم . . وتشير تحليقاتنا الاختبارية
الى ان « روح سانت لويس » سوف تطير من الوجهة النظرية ،
الا اننا لم نجرؤ على تجربة الطيران بشحنة وافية من ارض
« كامب كيرنى » الصخرية . وذلك الرسم البياني للعملية -
التي اعدتها على الورق في حرص وعناية - لم يحسب حسابا
لضباب ، او ريح مساييرة ، او طريق رخو . ثم ماذا عن
الثلاثين لفة الضائعة ، وعن تأثير الرطوبة على الجلد ؟ ليس امامي
باللحساب استعين بها ، ماعدا الخبرة والسليقة والالهام ، فهي
التي تهديني الان سواء السبيل . .

ولو ابطأت « روح سانت لويس » في سرعتها ، او كانت
سوابطها غير محكمة وثقيلة ففي استطاعتي ان اقفل مفتاح
بنزين وأتوقف . هذا اذا لم انتظر طويلا . اما اذا انتظرت
طويلا جدا ، ويتوقف الامر على بضع ثوان . . اجل ! في شهر
نوفمبر الماضى تحطمت طائرة اخرى كانت تحاول الطيران من
بيوروك الى باريس ، تحطمت عند نهاية هذا المطار ذاته . .
على بعد ياردات معدودة ، ولقى اثنان من ملاحى « فونك »
التي هتما محترقين .

ثم هنالك هذه المعضلة الجديدة - معضلة الاحتفاظ
لعجلات على مدرج المطار اثناء جلوسى خلف خزان للوقود ،
وسمى لي برؤية شىء امامى مباشرة . واهى انحراف ضئيل
القيادة وقت التحليق قديوىدى فييسر الى كارثة ، والطريق
خير الظروف ضيق تماما . . فما بالك الان مع هذا الوحل
لذو الرياح المعاكسة . وهذه الآلة التي لا تدور . .

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

مائة قدم أخرى قبل الاستسلام

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

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

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

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

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

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

فسوف أطيّر! .. وتمس العجلات الارض ثانية! فأريح العصا
الى الامام - انها سرعة الطيران في الغالب! - وما يزال امامى
الفا قدم من المطار تقريبا .. هاك مستنقعا ضحلا على الطريق
.. الماء ينزل من الاطارات رذاذا .. هاك جناحا يتهاوى - ثم
يعلو حين أذفع اليه بالجناح المساعد .. واذا الطائرة كلها
ترتجف من الصدمة .. بعيدا مرة اخرى .. الجناح الايمن
منخفض .. فأجذبه الى اعلى .. تستوى ثانية على الطريق ..
الدفعة اليسرى .. تظل في الوسط .. يجب ان تبقى مستوية
قوية .. مستنقع آخر .. الماء يقرع هيكل الطائرة .. الطفرة
التالية اطول مدى .. ربما يمكنى ان اظل عاليا .. ولكنى
أدع العجلات تمس الارض مرة اخرى في خفة ورفق .. من
الخير كل الخير ان اتمكن جيدا 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 ألف قدم بينى وبين شبكة
الاسلاك التليفونية ، وعلى الآن ان اخطو الخطوة التالية انها
سوف تلاصقها .. هأنذا 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 .. هأنذا انحرف جانبا كى اتفاداه .. لا أكاد أجرؤ على
انزال جناح لادور ، ولا أكاد أجرؤ على تحريك الدفة .. ان
« روح سانت لويس » تبدو كأنها تتمايل فوق رأس دبوس ،
كما ان أقل حركة فى مفاتيح القيادة تجعلها تنقلب رأسا على عقب
وتهوى .. خمسة آلاف رطل كانت تهتز عند عصفه هواء ..
الطائرة ترتفع سريعا ، اننى فوق الشجر على قمة الجبل ..

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

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 أحرك الصمام الى الخلف فى بطء . . نظرة الى الفضاء أمامى واخرى الى التاكومتر - ١٨٠٠ - ١٧٧٥ لفة ، ثم اجذب جزء الاتزان انى الخلف قيد أنملة . . مافتئت سرعة الهواء تنيف على مائة ميل فى الساعة . . أغلق الصمام الى ١٧٥٠ - ولا تزال الدفة فى عل - مفاتيح القيادة محكمة . . لو استطاعت «روح سانت لويس» أن تنطلق بمقدار ١٧٥٠ لفة ، وهى بهذا الثقل ، اذن سوف يبقى لدى وقود اكثر مما يكفى للوصول الى باريس . .

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

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

وتتعاقب اراضى لونغ ايلاند الرائعة مسرعة تحتى . . ذلك

الاصبع عن يسارى جزء من شاطئ القناة . الرؤية تجاه
الشمال جلية متحسنة . اننى أستقر فى مقعدى مجيلا الطرف
فوق لوحة الاجهزة خلال نظرى الى الارض ، ضغط الزيت ٥٦
رطلا ، ودرجة حرارة الزيت ٥٣٤ مئوية ، وضغط الوقود ثلاثة
ارطال ونصف رطل . . فوق قمم الاشجار بقليل . . أريح
عصا القيادة الى الخلف . . التاكومتر ١٧٥٠ لفة . . سرعة
الهواء ١٠٥ ميل فى الساعة . . بعدت عن خط الرأس قليلا -
الدفة اليسرى تتحرك ثلاث درجات . الارتفاع ٢٠٠ قدم .
الوقت ٧ . ق و ٨ س صباحا . . خمس عشرة دقيقة وملت . .
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 أن أدخرها .

فى طريقى الدائرى الكبير لاتعدو المسافة عبر قناة لونج ايلاند
الى كونكتيكوت 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 المتزج بالماء
الاشهب ، حتى اننى لا أستطيع ان اعرف اين ينتهى البحر ولا
اين تبدىء السماء . . ثم أسترخى فى « الكابينة » ، وهى
خزانة صغيرة ذات جدران مشدودة ، وقد قدر لى ان اركب
فيها طيلة اجتيازى المحيط . . ولن أبرحها مدة يوم ونصف
يوم حتى تطأ قدمى ارض فرنسا فى مطار ليورجيه . وفى
استطاعتى ان اضغط كلا جانبي الطائرة لو بسطت مرفقى . .
وفى السقف حنية تتسع لخوذتى . . لقد فصلت على
« كابينتى » كما لو كانت بذلة من القماش .

ما اعظم فوائد الطيران وحيدا ! . . . اننى أدرك الآن ماعناه
والدى حين حذرنى منذ سنوات خلت ، أن اعتمد كثيرا على غيرى ،
وقد دأب على ترديد مثل يقوله أهل منيسوتا القدامى : « ولد

واحد هو ولد ، وولدان همانصف ولد ، وثلاثة ولدان هم
لاشي أبدا .

كان ذلك يفيد كثيرا في الصيد والكشف أيام كان الهنود أعداءنا،
أما الآن فالى أي حد تنطبق على هذا الطيران الذي أقوم به
فبالطيران وحدي اكتسبت الوقت والحرية . . . ولم أزن
قراراتي التي اتخذتها بمسئوليتها نحو حياة انسان آخر . . .
ولم ألجأ لاحد أستفتيه في أمر اعداد الطائرة قبيل الفجر . . .
وحيثما كنت قابعا في «الكابينة» على الطريق الموحد ، وفي الريح
المسيرة ، لم اجد معنى من سيفه قضائي بقوله « يا للجهيم ! دعنا
نجره ! » أو « انه يبدو سيئا تماما في عيني » . . ولم أقع في
حيائل المشاكل التنظيمية . . . فهأنذا وفقا لما كان والدي يقوله
- ولد كامل - مستقل منفرد . . .

ان جبال نيوانجلاند الشجرء تبدو خلال الضباب . . اذن
فأطو خريطة نيويورك وأستخرج أخرى لولاية كونكتيكوت . .
ليس ثمة فضاء كبير في الداخل بين الجبال الخضراء والسحب
المنخفضة . . فأصعد في بطاء الى ارتفاع خمسمائة قدم ، وأدفع
« البرسكوب » الى الخارج . أنه صناعة محلية . . أسسه احد
العمال في مصنع ريان بسان ديجو ، انه مجرد مرأتين
مستويتين تلتقيان بزواية عند لولب يمكن أن يمد من الجانب
الايسر للطائرة . . ومجال الرؤية الى الامام رأسا يكفي ليحذرنى
من التلال والعوائق عند طيرانى على ارتفاع منخفض . . . ولا
يقتضينى الامر أن انحنى الى الامام على احد الجانبين لكى أبصر من
حول خزان الطائرة وفي مقدورى أن أخلع نظارتى وأجلس
في وسط « الكابينة » هادئا وادعا . :

الجبال تعلو وتحترق السحب من جهة الشمال ، ولو هبطت
درجة الارتفاع مائة قدم أخرى فساؤطر الى أن استدير على
عقبى ، غير أنى سوف أوصل المسير مادمت أرى طبقة من
الهواء الفسيح أمامى . . بصرف النظر عن مقدار كثافتها ، اذ
ينبغي على اولا وقبل كل شيء الايأس كثيرا لو اضطرت الى

العودة . فأنتى لم أعول قط على بلوغ باريس من أول محاولة .
ولو خيم الضباب على المنطقة التى أمامى بأسرها ، فسوف
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 أجهزتى 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 ٣٨٥ سنتجراد ، وأن ضغط الوقود ٣٥ ، واننى
قطعت مائة ميل ، وأن وزن الطائرة أخف بمقدار مائة رطل
تقريبا . وأسجل قراءات الاجهزة على ورقة فى سجلى ، ثم
أدير المحول من خزان الجازولين الرابع الى الخامس . وأستعيد
وضع بوصلة الاتصال الارضى .

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

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

تقرب من نوفاسكوتشيا .. ويتغير 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 زهنا ذاملاً فراغا آخر على ورقة المسجل
بالقراءات التي تبينها الاجهزة . الرؤية لا يعوقها شيء ودرجة
الارتفاع ٤٠٠٠ قدم .. ها هو ذا رأس كود يشق الأفق عن
يمينى .. ثم يتلاشى ساحل أمريكا بسرعة ورائى .
وانظر أمامى الى رقعة الماء غير المحدودة فأتساءل فى نفسى :
لماذا كنت موقنا هكذا من انى أستطيع العثور على نوفاسكوتشيا
ونيو فونلاند وايرلندا ، ثم أخيرا بقعة تاهت فى الضالة تدعى
ليبورجيه . لا أستطيع الملاحقة على هدى النجوم ، اذ ليس معى
آلة السدس ، ولا أستطيع الاعتماد على محطات الاذاعة
الاوربية اذ ليس معى راديو .. اذن يجب على أن أمضى على هدى
الحساب المحض .

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

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

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

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

امس . . ولكنى لا أستطيع التفكير فى تعبى الآن . . فكم
يكون خجلى 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 والارهاق ؟ »
وشربت بعض الماء من الوعاء المعلق بجانبى . وفى أسفله
حقيبة من الورق بها خمسة سندوتشات معلقة بين المقعد
وهيكل الطائرة . ولكنى غير جوعان ، ومن اليسير على أن ألبث
يقظا ومعدتى خاوية .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

لو كان معى الآن باراشوت !! ولكنى عارضت بشدة في أخذه اذ سوف يكلفنى عشرين رطلا أى مقدار ثلث ساعة من الوقود . ومع ذلك فقد كان سينشط حثيثا ليخرج من كابينتى اذا مانهار أحد الاجنحة الآن . اننى على ارتفاع ١٥٠٠ قدم فقط . لست أعلى بكثير مماكان عليه اللفتنانت سميث حينما فقد جناحا معقودا بطائرة الحرس الوطنى من طراز « جينى » .. انه لم يخلص من طائرته قط . ولما كنت وقتئذ أرقى ضباط الميدان رتبة فقد توليت حراسة الحطام . وحينما توصلت الى جسد سميث المتحطم وجدت مظله مفتوحة بجانب الطائرة .. من الجلى ان قدمه قد حشرت بين طرف الكابينة وطوق من السلك . ولا بد انه جذب جبل المظلة قبل ان يهبط مباشرة على أمل يانس من ان المظلة سوف تلقيه بعيدا مطلق السراح . أما ملاحظ سميث فقد قفز على ارتفاع ثمانمائة قدم .. وقد رأيت شبحه يمخر خلال الهواء ، وان لم يكن ثمرة دليل على وجود مظلة مفتوحة . وقد طرق جسده ارض حقل من القمح ، وارتد ثانية في الهواء ستة اقدم . لم تفد المظلات اولئك الطيارين شيئا ، حتى مع الكابينات المفتوحة التى يقفز منها .. . أما « روح سانت لويس » فلو أن جناحا انفصم منها فسوف تهوى الى الارض اسرع من «جينى» تلك . وقد كنت على حق - بعد ان قدرت كل شىء - حين قررت ألا 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 يمسكه فى الهواء .. الارتجاج الجسمانى ، والصدمة العقلية ..

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

وكان سرب طائرتنا المطاردة قد اندفع الى اسفل 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 برجلي الدفة يسارا الى ماظنته الفضاء في السماء .

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

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

الفصل السادس

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

واخيرا عدلت عن طريقى ، واتجهت شرقا لاتفادى حدة الزوبعة
معرجا بين دخول فى سحب من السحب ، وخروج الى رقعة من
السماء الصافية ، منصرفا عن متابعة طريقى حتى لا اقتحم
الزوبعة . وكان الماء يلطم الأجنحة ويتسرب منها الى كابينه
القيادة ناشرا رذاذه على خرائطى .

ومرت لحظات تبينت فيها بجهد ملامح الارض ، وأنا لا أزال
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
أختبر « روح سانت لويس » فى مثل هذه السحب الكثيفة ، كما
أنى لم اكن أجرؤ وقتئذ على فحص المولدات الكهربائية -
وانعكست الرياح 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 أخذت
فى السكون . - وكان هبوبها من الشمال الغربى الى الجنوب
الشرقى بشير الخير ، فهذا هو الانحراف العادى للرياح عندما
تكون الزوبعة فى دائرة ضيقة .

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

في صحيفة الملاحة : فلأتبين طريق سيرى - الطريق
السحيح يكون على ٦١ درجة يضاف إليها 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 إليها ارقاما اخرى قمت بقراءتها من اجهزة اللوحة فيما
يتعلق بتحديد الارتفاع والرؤية وسرعة الرياح .

لقد قطعت ستمائة ميل ، وعلى ان اقطع ثلاثة آلاف اخرى
- وبدت اعمدة الارقام التي دوتتها في صحيفة الملاحة مثيرة ،
وعندما تصل الى ستة امثالها تكون محلقا فوق باريس . ولكنى
عندما ضربت المسافة في ستة أمثالها 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 ، فأنت تواجه أربعة أمثال
مقاومة الهواء - ويتضاعف لديك التعب الى مثل ذلك - انى
أشعر الآن بالتعب ، لانى لم أتم الليلة الماضية ، وقدمضت ثلاثون
ساعة وانا متيقظ ، ويجب ان استمر كذلك نحو ثلاثين ساعة
اخرى حتى أصل الى باريس .

ورأيت تحت اجنحتى أرضا فقراء ليس بها طريق او حقل
أو كوخ . وقد امتلأت الوديان بخضرة قاتمة من ظلال الاشجار ،
وكانت اسراب البط تملو 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 مينيسوتا الجديدة
حيث أقاموا كوخا من الخشب في المنطقة التي 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 أبى فاذا بى الآن أشرف عليها من نافذتى . . انها ارض الروادبغاباتها المليئة بالصيد ، وبالماء الصافى المتدفق فى جداولها .

وأخذت أطراف الزوبيعة فى التراجع صوب الشمال ، وتماوجت مجموعات السحب المتراكمة فى ارتفاعها الى آلاف الاقدام ، مخترقة اعلى درجات الطبقات الجوية . وبدت على الارض أكوام من الثلج ، كانت تملأ الحفر ، وتغطى الصخور - ولقد تركت الصيف صباح اليوم فى لونج ايلاند ، وها أنذا الآن فوق ارض تكاد تودع الشتاء . هذاولا يزال طريقى ينحرف نحو الشمال بأكثر من ألف ميل ، لأننى عندما عرجت فى مسأيرة هبوب الرياح كنت قد ابتعدت قليلا عن طريقى . ولكن امامى متسعا كبيرا من الوقت لأصحح اتجأهى قبل أن أصل الى نيو فوندلاند .

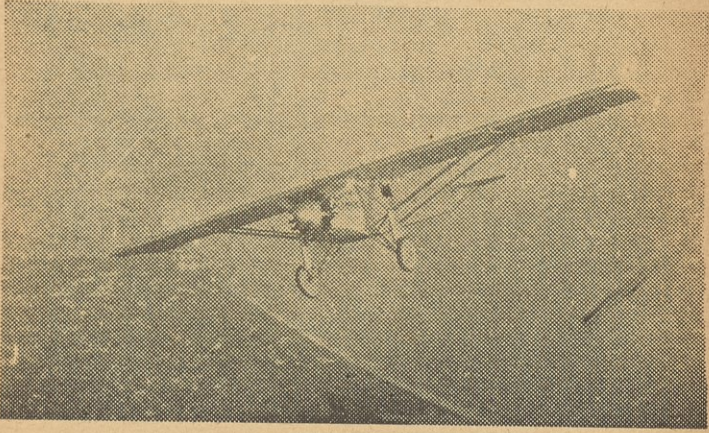
نظرت الى اعلى فى المرآة العاكسة للوحة الاجهزة لاتتحقق من اتجأهى بواسطة البوصلة السائلة ، اذ كانت البوصلة مثبتة فى هيكل الطائرة فى وضع لا يستطيع مفه ان اقرأ منها مباشرة . لهذا عكست ارقامهاكى اقرأها فى المرآة . - ويوم أدخلنا الطائرة احدى الحظائرفى لونج ايلاند ، لم تكن لدينا مرآة ، حتى جاءتنا احدى الطالبات ، وكانت ترقبنا من خلال باب الحظيرة ، وأهدت الينا من مقتنياتنا التى تعترز بها هذه المرآة الصغيرة . فشكرنا لهاصنيعها ، ولصقنا المرآة بقطعة من الصمغ فى لوحة الاجهزة . وبعد ذلك اختفت الفتاة ، ولم ارها بعد ذلك أبدا - ترى الى أى حد كانت تلك الفتاة تؤمن بأن مرآتها ستصل الى باريس ؟ لا بد انها قرأت عن تلك التكهنتات التى تنبأت بسقوطى عند التحليق أو من الاعياء فى منتصف الطريق وأنا اعبر المحيط . .

لقد حان الوقت لكى ادون عمودا آخر من الارقام فى صحيفة

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

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

ثم انخفضت « بروح سانت لويس » لالحق فى اتجاه الشاطيء 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 بريتون ، ولم يبق الا اجنحة من السحاب الرقيق تنساب من فوقى . ولقد آن الوقت لانحرف الى اعلى عائدا الى طريقى الاصلى فوق نيوفوندىلاند . 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 واندرود

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

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

ولكن العاطفة التى يساء توجيهها قد تؤدى الى الموت . لقد سبق ان سحبت شيئاً من احتياطى الوقود عند انحرافى لاتفادى عواصف 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 ، أو 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 ، أو ما قد يقع عليه بصرهم بالنهار من حطام غارق ، او قارب من المطاط . فلو أبيت

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

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

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

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

نستطيعه اكثر من النوم . ثم أخذ ذهني يفقد سلطانه .
 وكانت الشمس قد اشرفت على المغيب ، واصبحت اواجه
 الليل لا النهار . فاذا كان النوم يغالبني الآن ، فما عساي أن
 أفعل بالليل ؟ ناهيك عن الفجر، وعن نهار آخر ، ثم ليل آخر ،
 وربما الفجر الذي يليه ؟ لا بداذن من عمل شيء في الحال . .
 فارتفعت « بروح سانت لويس » لمسافة مائتين او ثلاثمائة
 قدم عن سطح الماء ، وجعلت اهزراسي وجسمي بخشونة ، واثني
 ذراعي وساقي ، واضرب الارض بقدمي . فانحرف مقدم الطائرة
 بشدة الى جهة اليسار وضغطت بقدمي دواسة الدفة لاعيد
 الطائرة الى استقامتها ، وتنفست عميقا واثنت 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 يأتي النوم عندما أكون قد هبطت في مطار ليوجيه .
 ولقد فارقتني ما كنت اشعر به من تخاذل في ساقى ، وبقيت
 آلام مضية في ظهري وكففى . واذا زادت حدة الالم ، فربما
 تساعدني على ان اظل متيقظا ، واصبحت كمن وقع في عاصفة
 ثلجية وهو يقاوم الاغماء الذي قد يؤدي الى الموت ، ولكن
 الرجل الذي يقع في العاصفة الثلجية يستطيع ان يحتفظ
 بيقظته متى حرك جسمه بعنف، بينما يجب على - وانا محجوز
 في كابينة القيادة - ان احتفظ بيقظتي بارادة ذهني وحدها .
 لقد صادفتني مرة زوبعة ثلجية في مينيسوتا وانا في السابعة
 عشرة من العمر ، وكنت أنجر في آلات الحليب وماكينات الزراعة؛
 وقد امتطيت حصانا طوال النهار لزيارة العملاء ، وفاجأني المساء
 وانا بعيد عن منزلي . وكان الليل شديد الظلام ، واشتدت
 كثافة الثلج مع اشتداد هبوب الرياح التي كانت تلطم عيني
 وتجرف ما في الطريق . وفي وقت ما بعد منتصف الليل
 توقفت الزوبعة ، ونزلت من فوق حصاني ، وقدمته الميل تلو الآخر،
 وتوقفت مرة لارقد واستريح وسط الثلج . .

يجب الا اترك ذهني يشط . اني لست في مينيسوتا . انني
 في طائرة تقترب من نيوفونلاند . ما أحسن أن تكون قد خلفت
 ورائك ثمانمائة من الاميال - كلا ! لقد تقدم النوم في زحفه

درجة . ان التفكير في اى شىء مريح يجلب الاسترخاء ، ولن أستطيع ان أسترخى ، فيلزمنى اذن التفكير فيما هو امامى من متاعب . ووجدت نفسى أحدتها قائلاً :

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

- لا يمكننى المشاهدة وقيادة الطائرة في آن واحد .

- انك حقاً لم تحاول ذلك ولكنك سلمت بكلام الناس فيه .

- ولكنى اتبعت نصائح الخبراء . . .

- الخبراء قالوا انك لن تستطيع القيام بهذه الرحلة مطلقاً .

ولم يكن فى استطاعتى الاستعانة بجدول فلكى لان « روح

سانت لويس » لا يمكن ان تتابع وحدها ثانيّتين 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 . ف لديك ثلاثون رطلا لاجهزة

الطوارئ - قارب المطاط والمشاعل 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 ارضاً بعد قليل فيحتمل ان تكون ايرلندة ، ولو اختلف التقدير بعض الشىء ، فانما يرجع ذلك

الى مقاومة الرياح ، او أن ربحا عابرة ربما تكون قد جرفتنى معها شمالاً نحو اسكتلندة . واذا طرت لمدة ساعتين أو ثلاث

ساعات زيادة على الوقت المقدر لعمورى ولم أر اى ارض ، فربما اكون قد انحرفت الى جنوب طريقي . وفى هذه الحالة سوف أتجه

شمالاً بشرق ، على امل ان تلوح لى انجلترا او بحر المانش .

وترتفع فى ايرلندة جبال خضراء تبرز من ساحل متعرج كثير الخلعان . وقد حفظت تلك الحقائق عندما كنت بسانت

دييجو أنتظر بناء طائرتى - وتقع غربى اسكتلندة جزر كبيرة . فكورنوال لها ساحل صخرى شديد الانحدار ، وهو ساحل ضيق يستطيع الطيار ان يرى ما وراءه . واما الساحل الفرنسى

فهو أكثر انخفاضا • أما أسبانيا - أجل ، لو انى تشككت فى موقعى فعندئذ سأهبط وأحوم فوق القرى لاتبين باى لغة كتبت لافتات المتاجر . واذا فرضنا ان الضباب كان يخيم على أوروبا وان الارض قد لاحت فى وقت الظلام ، فما العمل اذن ؟ . . . اذن سوف استمر فى طريقى حتى . . . حتى . . .

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

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

وقد أيقظنى لمعان الضوء ، فكل تغيير ينشط الحواس • ولا بد أن أبحث عن المفارقات ، وأن أبالغ فى السعى وراءها • فكنت أطيّر برهة عاليا ، ثم منخفضا، وأمسك عصا القيادة بيمينى ، ثم بيسارى • وقد أجلس مستقيما جامدا . أو اتراخى أو أنثنى الى جانبي . كما كنت أراجع جداول الطيران ، أو أتجرع من آن لآخر بعض الماء •

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

الساعة الرابعة والدقيقة الثانية والخمسون - لقد احترق وقود تسع ساعات ، ومعنى هذا نقص الحمولة بما يقرب من ثمانمائة رطل • وقد خفت الطائرة كثيرا ، وأصبحت عصا القيادة تستجيب فى يدي لاقبل ضغط • فأبطأت سرعة المحرك الى ١٦٠٠ ر١ لفة فى الدقيقة ، وأنقصت خليط الاحتراق من الهواء والغاز بنصف درجة أخرى • وهبطت بالطائرة لأرى ظلها وهى تعبر الجليد • وقد بلغ عرض أكبر الكتل منه خمسين أو ستين

قدما ، وكان فى استطاعتى أن أجعل عجلات الطائرة تقفز عليه
بتحريكى عصا القيادة الى نصف بوصة ...

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

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

ولكننى لم أبدأ بهذه الطائرة رحلتى لانها مأمونة ، ولم أكر
هنا لولا أنى أحب السماء وأحب الطيران أكثر من أى شىء آخر
ظهر الارض . وعندما كنت طالبا بالسنة الثانية فى جامع
ويسكونس ، قررت ترك دراستى للهندسة الميكانيكية لاعت
الطيران . وكنت وقتئذ فى العشرين من العمر ، ولم أكر
اقتربت بعد من طائرة أو لمستها . وفى ٩ ابريل سنة ١٩٢٢ طره
لاول مرة فى مدينة لينكولن بولاية نبراسكا . وكان الطي
هو أوتوتيم . وهأنا أذكر أول مرة ركبت فيها :

« اتصال ! »

فيدفع الميكانيكى بساقيه وجسمه الى الوراى بينما يجذ
المروحة بذراعيه الى أسفل .

« اندفاع ! »

فنسمع تقطيعا شديدا ، ثم تزار السلندرات بقوة .
وقد أوثقونى بحزام من أسفل المقعد الامامى ، وألبسونى خو

من الجلد ، ووضعوا على عيني نظارة واقية أحكموا شدها الى راسي بأربطة من الجلد . وانثنت على نفسي لانظر خلفي الى الطيار الذي لم يبد على وجهه أى أثر لابتسامة ، فالطيران مسألة خطيرة .

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

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

فى ذلك الربيع كنت الطالب الوحيد فى اتحاد الطائرات بنيبراسكا . وكنت قد تلقيت ثمانى ساعات فى تعلم الطيران . ولكن رئيس الاتحاد رفض أن يدعى أطيرو وحدى حتى أقدم ضمانا ماليا يغطى ما قد يحدث من تحطيم لطائرة غالية الثمن ، ولم يكن لدى المال الكافى لهذا الضمان . ولما بدأت تقودى تنصيب ، 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 إنتاجه . ورأيت يقفز من الطائرة ، وأقنعت به بأن يسمح لى بمحاولة القفز ، وأردت القيام بقفزة مزدوجة ذات مظلتين ، بحيث أهوى الى أن تفتح المظلة ، ثم أحلها والقى بها فأهوى ثانية وأفتح المظلة الثانية . وقلت لهاردن : « انى أود أن أرى كيف يكون ذلك . أريد أن أتعلم الهبوط بها . انى قد أشتري مظلة واقية . . كم تساوى ؟ »

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

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

ورأيت فى المطار أشبا حاد يقفه ينتظر أصحابها ليرونى أقفز . وانخفض مقدم الطائرة ، ثم ارتفع ، ثم انخفض ثانيا ، وكانت تلك اشارتى . وكنت فى المقعد الامامى أتلفت حولى لانظر الى

الطيار • فأوماً لى برأسه • وكنت قد وضعت حقيبة المظلة الكبيرة على الجناح الايمن ، ولا بد أن أحبو لأصل اليها - وكانت أسلاك الطائرة تخز أصابعى • ثم اندفعت •• لا يوجد أمامى سوى الفضاء •• انه مخيف ، لكنه جميل •• وكنت أتأرجح 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 •• وانشدت الجبال وانفتحت المظلة فوقى وهى تستدير وتتسع • ولكن هناك قفزة أخرى على أن أقوم بها ، فتلمست السكين وقطعت بها الجبل من فوقى ، فانصلت المظلة عابطة ، وهويت أنا مرة أخرى ولكن بسرعة أشد من قبل •• حالا تصوير الجبال مشدودة •• ولكنها لم تتأخر فى المرة السالفة مثل هذه المرة ! •• انى أهوى بسرعة أكثر ! •• وأخيرا شدت الجبال وانفتحت مظلتى الثانية كزهرة بيضاء •

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

وتغيرت حياتى بعد هذه القفزة ، فقد خطوت فجأة نحو أعلى مراتب الجرأة 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 الثلج المائل تحتى •• ونظرت تحتى • أهو حقل الجليد ؟ انه ينحرف مبتعدا نحو المسافة الواقعة تحت جناحى الايمن • وأرى البحر أمامى مغطى

بالامواج • والى الامام أيضا على بعد بضعة أميال تقع الجزر
الفرنسية الصغيرة ميكيلون وسان بيير • وأبعد من ذلك أيضا كانت
تبرز من البحر جبال نيوفوندلاند بلونها البنفسجى •

وتستمر رحلتى مسافة ثلاثين ميلا من أول شبه جزيرة بيران،
محاذا 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 وصلتا الى أمريكا الشمالية لظلا على قيد الحياة
يضربان فى أرض قاحلة مثل هذه، ولكن البعثات التى أرسلت للبحث
عنهما لم تعثر لهما على أثر • وقد يكون ننجسر وكولى قد اختلقا الى
كوخ منعزل لأحد صيادى حيوانات الفراء، وربما يعثر حطاب بعد
سنوات فى الغابة بأسلاك صدئة وعظام بيضاء وصواري تالفة،
فاذا كانا قد سقطا فى البحر، فلا بد أن يطفوا الى الشاطئ شىء
من الحطام ..

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

وإذا بى أصل فجأة بعد أن انزلت 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 المرافىء .

وأخذ الشفق يعمق كلما هبطت في اتجاه الوادى . وكانت هذه المدينة الشمالية بالنسبة الى بمثابة آخر نقطة في آخر جزيرة من أمريكا ، كما كانت نهاية البر ، ونهاية النهار أيضا . ولم يكون لدى وقت لأدور حولها ، أو وقود لأقرب فيه . ولم يكن أيسر من أن أدفع عصا القيادة الى الامام ، وأخفض سرعة المحرك ، وأهبط فوق المراسى ، حتى يتوقف الرجال عن أعمالهم المنزلية التى يؤدونها بعد العشاء ليتطلعوا الى فوق . ثم أظير فوق السفن بالميناء ، وأشاهد مجاذيف أحد القوارب وقد اضطرب انتظامها عند خروجي من خلال الفجوة المؤدية الى الاطلنطى . وكانت جدران الجبال تنساب على كل جانب من الجناحين ، وتتلاطم الامواج الهائلة ، ويتناثر رشاشها عند سفوحها ، وارتكزت حطام سفينة غارقة على كتل الجليد . وخلفت ورائى أمريكا الشمالية وجزرها ، وبقيت أمامى 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 عندهبوبها على المياه . وسيكون تقديرى هذه المرة لاندفاعها انها ، فان الارقام التى سأقوم بتسجيلها ستستمر طوال الليل . والسرعة السطحية هى أقرب الى الثلاثين ميلا فى الساعة ، وهذه رياح تهب من الغرب ، وسوف اضبط الزاوية على عشر درجات شمالا لأعوض الانحراف .

وتعيديني خمس درجات أخرى إلى طريقي الدائري العظيم • ولن
أستطيع في كابينه القيادة الضيقة المكشوفة للهواء أن أفتح الخرائط،
وأن أعين الطرق بالمنقلة والمسطرة، ولهذا يجب أن أقدر الزوايا
الجديدة بالعين المجردة ، وعلى كل حال فالخطأ في اتجاه الشمال
أفضل منه نحو الجنوب ، لأنني في هذه الحالة أكون متأكدا من
وصولي إلى الأرض •

وسددت الاتجاه الجديد في قرص الموصل الأرضي ، وخففت
من سرعة المحرك إلى ٦٠٠ رالفة في الدقيقة ، وأضعفت قوة خليط
الاحتراق من الهواء والوقود حتى أصبح المحرك على جانب بسيط
من الخشونة • ترى من أي اتجاه سوف تهب الرياح الليلة ؟ أو
سوف تستمر في ضرب البوصلة؟ لن يتسنى لي معرفة كل هذا •

وعند الفجر تهب الرياح من جهة جديدة ، فلو صح هذا
فسوف أستطيع التسليم بأنها كانت تهب طوال النصف الأول
من الليل من جهة ، وفي النصف الثاني من جهة أخرى • واذن
سأستطيع لو آنست من ذهني القدرة على النضال مع الأرقام
أن أعين اتجاهها جديدا لطريقي ، ولن يكون حسابه صعبا • ولماذا
أقلق نفسي بشأنه ؟ • ذلك أنني متعب والفجر لا يزال بعيدا عني
• • وتنحصر المشكلة الآن في مغالبة النوم واحتفاظي بثبات البوصلة •

الفصل السابع

ليس فى الامكان أن تقدر ذاكرتى الوقت الذى استنفدته طائرتى فى الصعود ببطء الى أن استوت فوق طبقة من الضباب . على أنى أذكر أن الساعة سجلت أنه عشرون دقيقة ، وان بدأ لى ذلك غير معقول . لقد بدأ الضباب على هيئة غيم من البخار المتجمع فوق الجبال الثلجية عند شواطئ نيو فونلند . ثم استحال ذلك الضباب سحابة منماسكة بيضاء تحول بينى وبين رؤية المحيط ، وترتفع نحو الشرق الى مسافة تعادل ارتفاع طائرتى . انطوى النهار تقريبا ، وتلفت من حولى فلم أرى سوى أثر ضعيف منه على صفحة السماء صوب الغرب . وأدركت أنى مكثت طائرا اثنتى عشرة ساعة ، وأنى على بعد ١٢٠٠ ميل من نيويورك ، و ٢٢٠٠ ميل من باريس ، أقطعها فى أربع وعشرين ساعة لو استطعت أن أبقى يقظا . . وظل حسابى وطيرانى دقيقا ومنظما ، ولم يحدث « لروح سانت لويس » حادث فى الطريق . وكانت القراءات التى سجلتها أجهزة طائرتى تدل على أن الاحوال عادية ، وكان صوت المحرك أكثر انتظاما فى دورانه مما كان عليه وقت مغادرتى مطار روزفلت .

وسحبت قليلا من قطرات الوقود من أنبوبة خزان الترسيب لآستمتع برائحة الجازولين النفاذة ، ورايت أنى طرت ساعة وربع الساعة معتمدا على بعض ما فى الخزانات الخارجية للأجنحة من الوقود ، ثم ربع ساعة أخرى معتمدا على الخزانات الوسطى بالأجنحة . وسوف أفضى الليل بما فى هيكل الطائرة ومقدمتها من وقود ، تاركا ما بخزانات الأجنحة للطوارئ ، بحيث لو حدث أى خلل لمضخة الوقود ، سحبت وقودا آخر من خزانات الأجنحة .

وأخذ الضباب يزداد كثافة حولى حتى حجب عنى النجوم . ولم تلبث تلك الحال أن زالت حين ارتفعت ثمانمائة قدم ، وأصبحت أظير فوق هذه الطبقة من الضباب بمقدار مائة قدم ! واستمر طراني فى الارتفاع حتى علوت على الضباب ، ولو لم أفعل لظلمت أتحمس الآلات طول الليل .

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

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

كانت آخر التكهّنات الجوية عند طيراني تفيد أن ثمة منطقة
ضغط ثقيل تتكون فوق المحيط الاطلنطي الشمالي . فلو صدقت
هذه التكهّنات فان العاصفة المنتظرة تعتبر بسيطة وليس
فيها خطر كثير . ولكن الى أي مدى ترتفع تلك الابخرة 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 حولي بسرعة فائقة ، والنجوم يضطرب ضوءها ويوشك أن
ينطفئ بين لحظة وأخرى بريقها تاركا اياي أترنح آلاف الاقدام
تحت قبة السماء !!

والواقع أني لو طرت طيرانا عمي 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 تؤدى عملها
جيذا ، اذ كنت أظير بسرعة لم تسجلها أية طائرة من قبل ،
ولو أني خففت الضغط على مفاتيح القيادة لحظة لاختل توازنها دون
شك .

كانت المشكلة الرئيسية عندي هي بقائي مستيقظا ، وكانت تلك
الساعات الطويلة المملة تعاودني كالحلم أفضيه 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 بذراعي المخدرتين
لأحول دون سقوطي ، وأنا في غاية الاعياء . . .

كنت صباح الأمس في فندق جاردن ستي ، حين استيقظت
نشطا مرتاحا قبل طيراني بيوم واحد ، وأمضيت نهاري ذاك في
عمل مستمر ، ولم يغمض لي جفن طيلة ليلة أمس . أما الآن فالساعة
الثامنة مساء ، وبدا يكون قدمضي على ست وثلاثون ساعة دون نوم .
وأخذ بريق النجوم يضطرب مرة أخرى ، ووجدت أنه من الافضل

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

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

حان الوقت لتسجيل سرعة 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 جانبا ، وأطفأت المصباح الكهربائى ،
وعندئذ رأيت النجوم أكثر عدداً 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 رويدا رويدا .

أى نوع من العواصف سوف ألقى ياترى ، وكم ارتفاعها ،
وما مقدار شدتها ؟ وهل يمكن لطائرتى المثقلة بالأحمال أن ترتفع
فوقها ؟ ان الضغط يخف 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 ، فوجدتني 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 أطيّر كالاعمى
مدة ساعات طوال حتى أخرج منها ، لكن الافضل أن أتلمس
طريقاً بين تلك السحب المرعدة ، فقد توقظ شدة الريح حواسى
المتبلدة .

وكان الجو باردا في هذا الارتفاع ، فأغلقت سترتي حتى رقتي ، وشعرت بالبرد حول رأسي رغم تلك الخوذة المبطننة بالصوف . على أني لم أكن بحاجة إلى لبس حذاء الطيران حينذاك ، فسأوجل لبسه بعض الوقت ، لأن كثرة الدفء تضاعف حاجتي إلى 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 » ترتعد عندما تدخل في السحاب ، فالهواء يتحرش بها ، ويرج الطائرة حتى كان الجن يتعلق بأجنحتها . كان كل ماحولى ظلاما ، اللهم الا ذلك الشعاع الخافت والاجهزة المضيئة في الكابينة . ومن الطبيعي أن يحتاج الطيران الاعمى فوق مثل تلك الدوامة من السحب إلى 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 إلى مقياس الارتفاع فوجدته يسجل ١٠٥٠٠ قدم ، وأنا أطيرو وسط 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 يلمع بسبب ماعلاه من الثلج ، وظهرت على مدى اختراق الأضواء الكاشفة عروق أفقية وسط السحب كأنها خيوط . وكنت أخشى أن تتعطل أنابيب « فنتوري » في أية لحظة .

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

« حرك الدفة بشدة ولا تضيع الوقت سدى ، فان مؤشر الدوران يتجمد » . ولكن العقل يرد « اثبت ، اثبت ، من السهل أن تهبط إلى 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 دتمت عصا القيادة ببطء وثبات بدرجة تعطي الطائرة الميل اللازم ، ورأيت سرعة الهواء تنخفض عشرة أميال في الساعة ، ومقياس الارتفاع يسجل هبوطي مائة قدم :

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

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

- « ولكن مقياس الارتفاع يسجل هبوطا جديدا •• انه

الثلج »

فتحت 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 اتجاهه 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 • صوت ضوء على البوصلة المائية ، وكانت لاتزال هناك ثلاثون درجة أخرى لتتم الدورة ، ولكن اللوحة كانت تهتز بشدة حتى لم يعد يمكننى قراءة الأرقام بدقة ••

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

كفت لوحة البوصلة عن الاهتزاز - ولكن الهواء قاس جدا
٠٠ 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 ٠٠ ! لقد نجوت . ان النور الكشاف يكشف
عن طبقة رقيقة من الثلج على دعامة الجناح ، ومعنى ذلك أن الثلج
لا يزال على حافة جناح الطائرة في موضع لا يمكنني رؤيته من مقعدي ،
ويدل مؤشر سرعة الهواء على انخفاضه خمسة أميال . وليس
ببعيد أن يكون المؤشر مخطئا لتراكم الثلج على أنبوبة «بيترت»
أو أن يكون تراكم الثلج فوق طائرتي هو ما جعلني أطوف بسرعة
خمسة أميال في الساعة . وكان هذا جزءا قاسيا تحملته مقابل
تلك الدقائق القليلة التي طرقتها بين السحاب .

اتجهت نحو الجنوب في محاذة عمود السحاب ، محاولا الدوران
حول السحب المرعدة ، ولكن هل يكون في استطاعتى ذلك؟ هناك
كتل كثيرة منها أمامى لم أر خلالها سوى القليل من النجوم . وهل
ياترى ستندمج هذه السحب جميعها فتكون قاعة من العواصف؟
أمن الممكن أن أجد مهربا وسط السحب تنزلق فيه طائرتي بين
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 روزفلت ، ولكن
التقارير أصبحت قديمة بالنسبة للحظة التى أنا فيها . لقد بدت
النجوم في أفق السماء بعيدا صوب الجنوب يحيط بالسحب المرتفعة
التى تشبه السحب المسامتة لى . ولكن هل اتجه صوب الشمال؟
انه نفس الاشكال .

في مقدورى 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
نيوفونلند ، فوق حقول الجليد الواسع ماء نوفاسكو تشيا
نعم أعرد ١٤٠٠ ميل لا بد أن الطيران من جديد من ذلك الممر الضيق
الموحد فوق لونج أيلاند . وعندما أقفل راجعا اذا استطعت ذلك

أكون قد مكثت معلقا في الجو قرابة ثلاثين ساعة، وهو وقت يكفي
للوصول إلى أيرلندا ، لو أنى استطعت أن أظل في اتجاهى نحو
الشرق .

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

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

تشير ابرة البوصلة الأرضية إلى انحراف يبلغ نصف درجة ،
فضغطت الدفة اليسرى لتأخذ « روح سانت لويس » الوضع
الصحيح . وهنا تحركت الابرة إلى أعلى ببطء حتى تعدت الوسط
ومالت إلى الجهة الأخرى . ثم دفعت الدفة اليمنى فتحركت الابرة
إلى أعلى . ماذا ؟ هل أصاب الموصل الكهربائى الأرضى عطب
أم اننى نائم ؟ ان البوصلة السائلة تتذبذب هى الأخرى .
أثبت مؤشر الدوران فى الوسط ، وصوبت المقدمة تجاه
أحد النجوم حتى تنزن كلتا البوصلتين ، ومع ذلك استمرت
ابرة الكهرباء الأرضية مختلفة ، والبوصلة السائلة مذبذبة .
لا بد 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 الضياع . لم أسمع قط ببوصلتين تتلفان فى وقت واحد .

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

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

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

لم أستطع النوم فى الليلة السابقة لطيرانى ، وهما فى هذه الليلة مستيقظ كذلك . نعم مستيقظ ، ولكن ما الذى يجب على عمله فى هذه اللحظة ؟ . . كانت أمامى سحابة سوداء تغمرها كأنها نمر . وما هذا الشيء المائل الى البياض الذى يتحرك خارج نافذة حجرتى ؟ . . رفعت منظرى الى أعلى 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 طائفة تعبر المحيط الاطلنطى الشمالى . هناك ضوء واضح يغمر سواد الليل ناحية الشمال الشرقى . . انه القمر الباكرييدو

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

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

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

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

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

ثابتا ؟ ان الطيران لا يكون سليما ابدا مع بوصلات مضطربة .
ولكن هل يكفي أن اثبت اتجاه « روح سانت لويس » نحو
الشرق بوجه عام . لماذا أشغل نفسي بأن أكون دقيقا في طيراني ،
وفي الامكان أن اجلس هادئا مستريحا . ولماذا يقلقني أن
أخطيء في خمس أو عشر درجات والدرجة ليست شيئا بالنسبة
للزاوية . . فلا يمكن أن يبعثني هذا الخطأ اليسير عن قارة أوروبا
كلها .

نفضت نفسي بشدة خجلا من ضعفى ، اذ من الواجب أن
انشط عقلى ، لانه عندما يزداد اضطراب البوصلتين فلا بد أن
أحاول التعويض عن أخطائهما . وهذا لاشك واجب على أن
أقوم به ، مادامت طائرتى تجدى فى السير - ولكن النعاس غالب
أجفانى ، واحسست كأتى مخدرا ، فأغمضت أجفانى لخمس ثوان ،
وشعرت بثقل كبير يجذبهما الى أسفل ، حتى لم أستطع فتحهما
تانية ، الا مستعينا بابهامى !

مأسعدنى لو استطعت أن أرقد على سحابة ذات وبر لآنام !
اننى أضحى بأى ثمن فى سبيل النوم ، الا حياتى طبعاً . ولكن
كان على أن أشغل نفسي بشيء آخر ، فقد ينشط ذلك عقلى .
وبدا لى أن أفكر فيما افعله عندما يطلع الصبح . فسطت
خريطتى وصوبت نحوها الضوء ، ورأيت أنى وصلت الى نهاية
القوس الذى أتبعه ، فجدبت من جيب الخرائط خريطة النصف
الشرقى من المحيط الاطلنطى 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 ميلا فى الساعة - خمسة وسبعين -
بل سبعين . واعتدلت طائرتى . ان كايينة القيادة لم تصنع
لتبسط فيها الخرائط ، لان الورق يتلوى ويخفق من هبوب
الهواء . كنت بحاجة الى أربع أيد : 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 ،
وتحققت أن الطائرة مالت مرة أخرى . وأخيرا وضعت الخرائط
جانبا ، وصممت على تصور هافى مخيلتى .
كنت لا أزال أنحرف بزواية بسيطة نحو الشمال ، ولكنى

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

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

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

لم يعد هناك أثر للثلج على دعامة الجناح حين أردت أن
أتحقق من ذلك بالانوار الكاشفة ، وشعرت بالدفع فى مقعدى -
بدفع جميل . فخلعت قفازى ، وأخرجت ذراعى من النافذة .
فأحسست أن لفح الهواء قد فقد حدته الباردة . اننى الآن
على بعد خمسمائة ميل من نيوفوندلند ، وربما أكون قد
عبرت تيار لبرادور البارد وجباله الثلجية ، واجتزت طرف تيار
الخليج الدافئ . . ولكن كيف يرفع دفع المياه حرارة الهواء
فجأة على ارتفاع عشرة آلاف قدم فوق سطح البحر ؟

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

تسير بوصلتائى الآن سيرامعقولا ثابتا ، فهل خرجت يانترى

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

كنت أستمر مدة طويلة وقد انخلعت نفسى عن جسمى ، فأصير كأنى ادراك مجرد يتحرك وسط الفضاء اللانهائى ، ولم يعد هذا الجسم يحتاج الى اية رعاية ، فهو لا يشعر بالجوع ، ولا الحرارة ، ولا البرودة . انه يريد أن يستسلم الى الهدوء . لا أدرى لماذا تحملت مشقة أحضاره الى هنا ؟ ان هذا الإدراك الذى لا ثقل له . . هذا الإدراك الذى هو أنا لا يحتاج الى جسم فى تنقلاته . . اننى بينما أضع يدي على عصا القيادة ، وتدوس قدمى الدفة ، وتنظر عينائى الى البوصلة ، يقفز خاطرى ليطوف بشواطىء جرينلند المتجمدة ، ثم يتجه الى أوربا ، ثم الى القمر والنجوم .

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

لم أعد أستطيع السيطرة على جفنى ، واذا مابداً ينغمضان فلا يمكن أن أکبح جماحهما . لقد انغمضا فنفضت نفسى ورفعتهما بأصابعى ، ثم حدثت فى الاجهزة ، ولكن جفنى انغمضا ثانية ، وتعذرت على الرؤية . لقد ثارت كل خلية فى جسدى على تصرف عقلى ، فقد جمد ظهرى ، وتآلم كنفائى ، واشتدت حرارة وجهى حتى كأنه يشتعل ، وأصاب عينى وخز مؤلم ، وبدأ أنه من المستحيل أن أستمر فى طيرانى وأصبح كل ما أبغيه من الحياة أن القى بنفسى على الأرض متممداً الانام .

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

بأبرة البوصلة في المركز دائما.. يا الهى .. لقد شردت ثانية .
لا بد أن أبقى يقظا ، والا فليس أمامى سوى الموت والفشل .
ظللت أردد هذه الفكرة في ذهنى، وكأنها سوط يلهب عقلى .

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

تصورت نفسى مستندا الى أبى ، وسمعت وقع حوافرخيل
وخشخشة عجلات تسير فوق طريق رملى .. نجوم تلمع
وأمسية حالكة ، وهذه والدتى تلبسنى رداء الركوب وتضعنى
في العربة المكشوفة وهى تغنى بصوت خافت :

« قل ياعزيزى .. قل .. عندما أكون بعيدا .. » وكانت
العربة تتأرجح في طريقها .

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

ان عينى تنغمضان من وقت لآخر ، ولكنى أدركت شيئا
جديدا يساعدى على البقاء يقظا .. يبدو أنى 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 أن تسترخى ، أما النوم فلا . وحينما يطلب عقلى

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

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

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

لقد حان وقت تسجيل حالة الطائرة ، ذلك التسجيل الذى أدونه كل ساعة . أنه مجهد دشاق ، فعلى أن أمسك بالقلم ، وأضع اللوحة أمامى على الخريطة . لقد سجلت ماأتى : الزمن . الساعة ٥٢ أو دقيقة صباحا ، وسرعة الرياح : غير معروفة ، واتجاه الرياح : غير معروف ، والبوصلة : ٩٦ درجة . لقد قطعت ١٨٠٠ ميل ولا يزال أمامى مثلها .

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

الفصل الثامن

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

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

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

وثمة مشكلة أخرى . ألا 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 الطائّرة يتأرجح متردداً الى كلا الجانبين من طريقى . . ؟ هذا بالإضافة الى الأخطاء المجهولة التى وقعت فى الليل ، وهى ذبذبة البوصلتين بعنف وسط العاصفة المغناطيسية ، والدوران فى السحب ذات الرعد ودفع الرياح .

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

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

وفقدت الاحساس بالزمن مع انتشار ضوء الغسق ، ثم أخذت أعيد الجناحين الى التوازن ، وأدفع مقدم الطائرة الى الاتجاه السوى . نعم انه النهار ، فهذه آخر غلائل الليل قد غادرت السماء ، وهامى السحب فى بياضها الناصع تبرق وتنتشر فوق المحيط ، وتتراكم ^{بى} جانبي ، وترتفع كأنها حائط فى بنيان ابيض شفاف اسم طرى .

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

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

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

انى لاخال أحيانا أن عقارب الساعة ثابتة فى مكانها ، وأحيانا
أخرى تطفر فجأة ربع ساعة فى طرفة عين • أما الآن فقد تجاوزت
الساعة الثالثة صباحا حسب توقيت نيويورك ، أى تسع عشرة
ساعة منذ أن بارحت مطار روزفلت • وانى لأستعين
بأجهزتى على شق طريقى وسط جحافل السحب ، حتى اذا مرقت
منها رأيت من تحتى واديا فسيحا منبسطا يمتد عبر طريقى ويتسع
آلآفا من الأيمال • 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 نائر هادر •

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

أصبحت الآن على ارتفاع ألفين من الأقدام ، فى جو صاف تلتاظم
تحتة الأمواج المتكسرة المزبدة ، وتعصف به ربح 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 نيوفونلاند فى الغسق ، الا أنها قد ازدادت
قوة وعنفا وتحولت الى ربح 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 حكى على ذلك يكون أكثر دقة
وأنا على مقربة من سطح الماء • ان أستار الضباب تنتشر فتحجب
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 أجتر 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 المرعدة ، ثم أقدر كذلك انحرافى ذات اليمين وذات
الشمال كلما غبت عن صوابى ، مع اضطرارى الى النوم . .

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

اختفت الامواج من أمامى وأخذ الضباب يخيم على البحر . فلا بد
بضبط جهاز قياس الارتفاع والتعجيل بالصعود ، فان ارتفاع
مائة قدم عن سطح المياه فى خضم رياح عاتية لا يتفق والطيران
الاعمى . وقد تضاءلت مشاكل الطيران أمام حاجتى العاجلة
الى الصعود « بروح سانت لويس » الى ارتفاع ألف من الأقدام .
وانه لمجهود يفوق طاقتى أن أقوم الآن باضافة درجات و طرح
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 الذي كنت أخترق بياضه . ومرت الدقائق فأصبحت ربع ساعة ، وامتد ربع الساعة الى ثلاثة الاربع دون أن يبدو للأموج أى أثر . وأصبحت أطيير آليا بعيون تسجل ولا ترى .

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

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

لقد انطلقت يومها من الأرض، وصعدت مرتفعا ، ثم أخذت أنحنى انحناءات لولبية ، وأدور هابطا فى دورات سريعة ، عدت بعدها الى الارض ، ثم يجيء دور دان مع الرجل الذى يسير على الجناح، وكنا نحن الطيارين فى قلق على الرجل ، لأنه كان يبدو مترددا . وطار كابتن دان ثم مال على جانبه ودار راجعا نحو الجموع، ثم لاح شبح يتحرك بحذر على الجناح ، ويلوح بيده . . والى هنا سار الامر على مايرام . وعندئذ بدأ اللاعب استعراضه، فسقط من على الجناح - وأمسك المتفرجون أنفاسهم - وهو يتأرجح فى قوس كبير تحت الطائرة متعلقا بسلم . وكان 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 أطيير تحت اللاعب مباشرة محاولا أن أجعل جسمه يتدلى فوق غرقتى مباشرة ، وعندئذ يقطع بد جورنى جبال السلم . ولكننا تأخرنا . . اذ لم يعد لدى كابتن دان وقود كاف ليستمرفى التحليق

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

وقرر الأطباء أن ليس به من الاصابات سوى بعض الكدمات . ولم تصب طائرة دان الا ببعض التمزق فى الجناح . وعزمنا على أن نمضى ليلتنا فى ذلك المكان حيث يرشدنا بعض الاهلين الى أحد الفنادق ، وهناك نصيب بعض العشاء الساخن الذى اعتدنا تناوله بعد يوم حافل بالاستعراض الجوى . . ثم نستمتع بفراش نظيف . ونوم هانىء .

والآن تهوى الطائرة وتدور ، فقد غفوت وأنا مفتوح العينين . وقد كانتا مفتوحتين حقا ، الا اننى أشعر كمن يستيقظ من نوم ! انى أدفع دفعة القيادة اليسرى وأجذب العصا الى الخلف فأوازن طائرتى فى لحظة ، ولكن مؤشر الدوران ينحرف الى اليسار ، وتقل سرعة الهواء ، وتدور الكرة بسرعة الى الجانب . انى أصعد دائرا فى الاتجاه المضاد . اذن فقد أفلت منى زمام الطائرة . وتثير فى تلك المفاجأة حدة ذهنية . . ولئى 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 الذى ينتاب الطيار كثيرا فى الطيران الأعمى . هو الخيال الخادع الذى قد يصور لك ان طائرتك تتحرك حركة حلزونية ، أو تدور ، أو بها عطب ، وأن الأجهزة قد أصابها التلف . ففى مثل تلك الحال ليس عليك الا أن تهمل أمر المؤشرات حتى تسترد حواسك .

وكلما مر الوقت غلبنى النعاس وعيناي مفتوحتان . انى أظير دون أن أشعر بعذاب ، واذا لم يكن عقلى الواعى يقظا ، فهناك عنصر ثالث يتحكم فى جسمى وعقلى ويتولى أمر قيادتى ، عنصر بصير باللحظة المناسبة التى ينبه فيها حواسى العادية . وقد أبى عقلى الواعى أول الامر أن يثق فى هذا الزميل الجديد . أما الان اذ يجثم على كابوس النعاس ، فان عقلى ليتخلى كلبة عن عمله ، كما يتخلى المريض عن أداء مهمة يظن أن ليس ثمة انسان غيره يستطيع أداءها .

بلغت الساعة الرابعة والنصف صباحا ، فقد تجاوزت 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 استهلكت 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 أستمر فى هذا الطيران الأعمى أو أرتفع فوق السحب؟ ان الملل 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 عتمة الضباب يتطلب مجهودا يفوق الطاقة البشرية !

لقد انحرفت عن طريقي عشرين درجة فنفضت رأسى وعالجت فتح جفنى بابهامى . وتعلن الساعة الآن عن مضى احدى وعشرين ساعة منذ غادرت نيويورك وهأنذا استبدل خزان المقدمة بخزان الجناح الأيمن لاخفف عنه بعض ثقله ويمكن الآن ارجاء تسجيل البيانات الأخرى حتى يصفو الجو ! أما من نهاية لذلك الضباب؟ ولكن لايجب 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 المورقة 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 يغمض لى جفن . ومع انى أحس به متسللا ولا أقوى على صده ، غير أنى أعود الى وعيى بعد لحظات أو دقائق . وحين يصرعنى النعاس على هذا النحو تنفصل عيناى عن عقلى الواعى لتتصلا بذلك العقل الجديد الخفى الذى أصبح صالحا بشكل عجيب وهو يصيح بى الآن : يجب أن تحرك الدفة اليمنى اثنتى عشرة درجة .

ان الضباب ينحسر عن رقعة كبيرة صافية تكشف عن جزء من السماء . وهأنذا 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 بتحسّن قريب فى الطقس .

وبينما أحملق دهرًا طويلا فى الأجهزة الثابتة أمامى ، تتناوبنى اليقظة والنعاس ، تتراءى لى أشباح غامضة ، وأطياف شفافة تعج بها الطائرة من خلفى ، وليس لها ثقل . ولست فى حاجة الى ادارة رأسى حتى أراها ، فقد استحالّت جمجمتى بأكملها الى عين كبيرة مبصرة .

وأخذت هذه الأشباح تتكلم بأصوات بشرية حببية ، وينقلت منها شبح ، ثم يعقبه آخر ليهرع نحوى فيربت على كفتى ، 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 متمسبنا بأهداب الة التى قد تنقطع أوصالها فى أى لحظة ، واذا ذاك ينعدم الفربىسى وبين ركابى الوهميين ، فانى على شفا توديع الحياة الى عالم الأشباح خلفى . أهذا هو الموت ؟ . . . أصبح الموت لا يبدو والنهاية الاخيرة ، بل هو بداية حياة جديدة طليقة .

هل أتم رحلتى بطائرتى الى أوروبا وأعيش بلحمى ودمى كما كنت أحس الجوع . . . والالم . . . والبرد ؟! أم أنا وشيىك 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 زملاء قدامى ، وذكريات قديمة ، وأصوات تتناهى الى من أجداد بعيدين . فرغم أنى أحلق فى طائرة عبر الاطلنطى الا أننى أعيش فى الماضى البعيد .

ان صفيير أبى التقليدى ليطلق سمعى وهو مقبل عبر الطريق الثلجى . هانذا أهرع مبتعدا عن مائدة المطبخ لأصفق الباب خلفى ، وأفز الدرج للقائه . فاننا سنسير فى الحديقة لتتكم فى شأن خطتنا ، ففى الاسبوع المقبل من شهر يونيو ذاك من عام ١٩١٥ نبدأ أهم رحلتنا الاستكشافية مبتدئين من منبع نهر الميسيسى ، فى قارب من قوارب التجديف ، مجتازين الغابات والمستنقعات ومجارى المياه المتدفقة ، وبعد اقامة بضعة ليال نصل الى حدود مزرعتنا

« اننى أدير الدفة اليمى ست درجات » .

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

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

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

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

ولم تتح له الفرصة مطلقا ليدرك الحقيقة ويطالب بحقه »

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

أخيرا نعر على النهر . أنه هنا مجرد غدير صغير يشق طريقه منحدرًا بين شاطئين عشبيين تعلوهما أشجار الصنوبر والسرو السامقة ، وتناوب عليه الشمس والأمطار ، وتمتلئ الأحرار بالشمال ، 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 الميسبى وثقبه، فمهما يغير اتجاهه ومجره ، فسوف ينتهى بنا الى مزرعتنا. ورسونا عند مجرى سريع ، وقد اصطفت السحب فى الغرب بلون قرمزي ، فأخرجنا القارب الى الأرض وأخذنا ندق خيمتنا ، ثم نشعل نارًا لظهو بعض الطعام .

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

وأفيق من حلمى على منظر ركام غبراء معتمة تنتشر تحتى . وقبل أن أهبط مسافة مائة قدم كان الضباب الكثيف قد لفنى ، فأقرر أن أطير على ارتفاع ألف من الاقدام بدلا من ألف وخمسة مائة غير أنى لأرى رغم ذلك الا لمحات خاطفة مشوقة للبحر . وأنصرف ثانية الى كايينة قيادتى وأجهزتى والى ركابى الوهميين الذين أحملهم معى ، ويقبع واحد او اثنان منهم خلف كتفى مباشرة ، متصلين بى بالصوت احيانا وبغير كلام أحيانا أخرى !!

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

الشمس المتلألئة ، فيبهر سناها العيون التي أعتماها الضباب .
ولقد طامت الريح من سرعتها، ومال اتجاهها الى الخلف، وهكذا
انقص خمس درجات من اتجاهي لمعادلة دفعها . وماتزال السحب
تتراكم أمامي، وعلى كلا الجانبين، وتتخللها قنوات متشعبة تكشف
عن جو صاف . فأحرر نفسي من أجهزتي الى حين ، وأتطلع
حولى ثانية ، فأن التشبث بالحياة رائد كل حى .

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

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

وها هى أشعة الشمس تغمر الكابينة ، وتنجذب عيناي 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 الناتئة ،
وتحيط به جزر صغيرة ذات أحراش . ولكننى لا أزال فى
وسط المحيط الاطلنطى ، وعلى بعد الف ميل تقريبا من الارض!
انى انفض رأسى وأعاود النظر، ولا شك أنى الآن فى تمام اليقظة،
ومع ذلك فلا يزال الشاطئ يلوح لى ! ..

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

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

وتدوب السحب وترتفع كلما زدادت زاوية الشمس انفرجاء .
فان الافق يشرق الآن في وضوح وجلاء ، ولا بد أن أنشط للعمل ،
فما من سبيل الى اهمال حساب الطيران بعد الآن . وكل ساعة
أقضيها في تبلى وجمود تزيد أمر طيراني خطورة ومجازفة
وتدمغنى بالعار كطيّار . أجل أنى لاخجل من نفسى فالشذائد
تمتحن الرجال ، والآن اذ أواجهها أرانى اخور ويقصر جهدى .
انى أطير كمن يسير في نومه موليا بطائرتى شطرووجهة اتخذتها
منذ ساعات .

وقد أوشكت الساعة الثالثة والعشرون من طيراني أن تنصرم ،
ولم تتبق لى من قوة بعد ، فلا يعينى بعد الآن أمر تسجيل
القراءات التى أمامى ، وقدارتلك تتابعها ، وأصبحت على بعد
٢٣٠٠ ميل من نيويورك ، ولم يبق لى سوى ١٣٠٠ ميل كى
أصل الى باريس . ان انحرافى بتلك الدرجات الخمس عند
سانت جونز لابد أنه قد قادنى الآن الى 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
في العوامل الاخرى ؟

دعنا نرى . . انى اتجاوز في سرعتى التسعين ميلا في الساعة
بقليل ، كما يتضح من جهاز السرعة . فلو فرضنا أن الريح قد أضافت
الى سرعتى ثلاثين ميلا اخرى اذن أستطيع أن أضيف عشرين
ميلا على كل ساعة مضت منذ أن بارحت نيوفونلاند الى معدل
سرعتى التى كنت أقدرها بمائة ميل . ولكن متى غادرت
نيوفونلاند ! . . متى غادرتها . ؟ ! يبدو أننى أفقد القدرة كلية
على التفكير بالارقام . ان سانت جونز تبعد بمقدار احدى عشرة
ساعة وربع الساعة عن نيويورك واننى الآن على بعد ثلاث وعشرين
ساعة من نيويورك . فأذا طرحت احدى عشرة من ثلاث وعشرين
بقى ضعف الاحدى عشرة أى اثنتان وعشرون ، وبعد ذلك

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

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

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

« رسب فى امتحانه لانه عجز عن حل مسألة فيها س=٢٣ »
الدقة 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 .

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

الآن الى السابعة والعشرين دقيقة ٠٠ اذن فقد بعدت عن نيوفونديلاند
بمقدار اثنتى عشرة ساعة . فلو كان معدل سرعتى مائة ميل فى
الساعة فلا بد ان اكون الآن على مسافة تقل عن السبع مائة 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 فأكون
بذلك قد قضيت اثنتى عشرة ساعة طائرا بسرعة مائة وعشرين ميلا
فى الساعة . ان طيران عشر ساعات بسرعة ١٢٠ ميلا فى
الساعة يجعلنى أقطع ١٢٠٠ ميل واثنتا عشرة ساعة تساوى ١٤٠٠
ميل و ١٤٤٠ من ١٨٦٠ يبقى ٤٠٠ ميل . وبذلك قد 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 أثناء الليل و ١٢٠ ميلا
فيما بعد ذلك . . لكن . . لا . . ان هذا التقدير يبدو مبالغا فيه
ولا يحسن اتمام الحساب طبقا له ، فلست أبغى ان اصعد رأسى
بارقام اخرى . أفضل لى الأتعول كثيرا على الريح . سأقدر
المسافة باعتبار ان معدل سرعتى هو ١٠٠ ميل فى الساعة وفق
تقديرى الاصيل ، والا اصبت بخيبة أمل مثبطة لو انى لم ابلغ
ساحل ايرلندا فى الوقت الذى احده . ولست أهلا لمزيد من
الابتئاس ولا أبغى ان اغرق فى الآمال . . وفى الريح المسيرة .
ولكن أى تعديل سأجره فى حسابى خاصا بتيارات الرياح
الجارفة ؟ واثر الدوران حول السحب المشحونة الراجعة، وتلك
الساعات الطوال التى كنت انحرف فيها شمالا عن طريقي ؟ انها
لمشكلة اخرى . سأستريح لبضع دقائق اخرى ، ثم احاول ايجاد
الحل .

الفصل التاسع

منذ بضع دقائق كانت سحب متناثرة تسبح فوق رأسى ،
وكنت أطير فى ثنايا ظلالها ، وكانت أشعة الشمس تسطع حيناً
فى الكابينة ، وتخبو حيناً آخر. أما السماء الآن فلا شية فيها ،
والمحيط المتوهج يمتد الى الافق 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 أبذله على الإبقاء عليهما مفتحتين .
لقد عجزت عن التحكم فى عضلاتهما ، وما زلت غارقاً فى أحلام
اليقظة ، وما زلت أطير فى خط سير على غير هدى .

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

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

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

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

ها أنا أثنى ذراعي وساقى ، وأدلك عضلات الصدر والمعدة ، وأدق بقدمي ، وانتفض قائما قاعدا ، وأدفع بالعصا الى الامام لالقي بنقل جسمي على الحزام ، ثم أجدب العصا الى الخلف لالصق جسمي وثيقا بمقعدي . لسوف أمزق هذا النسيج الذي يلفني في النوم ولكن .. ولكن أشد ما أحتاج اليه هو التنفس - الهواء - لقد اضطربت لوحة الاجهزة أمامي ، وأخذ عقلي يدور فانشنى الى جانب الكابينة وأبرز رأسي الذي اعتراه الدوار من النافذة . هل أنا هابط أم 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 المندفح من النافذة المنزقة يفتح جفوني قسرا ويملا رئتي هواء .. فهل استمر في الوعي ؟ اني شديد القرب من سطح الماء . اني أنتفيس بعمق ولكن رئتي لاتسمحان بالزيد .. البحر والسماء والاجهزة يغشاها ظلام حالك - رب هب لي من لدنك قوة !

المحيط يعود الى لونه الاخضر ، والسماء تكتسى بزرقتها ، ووجوه الاجهزة ترنو الي . والارقام تشخص جلية ظاهرة . لقد كنت معلقا على حافة الآخرة ، ولا يمسنني عنها الا تعلق اطراف أصابعي الموجودة أمامي . أما الآن فاني أحس بقوة تنبعث في من جديد فأصعد الى أعلى . لقد استعدت وعيي أخذت «روح سانت لويس» تصعد ببطء فأدفع عصا القيادة الى الامام وأمسك بالدفة اليسرى لأحول دون دورانها ، وأبقى على رأسي في وجه تيار الهواء الداخل من النافذة ، واستنشق الهواء الى أعماق صدري ، ويشترك في هذه الصحوة ذهني وحواسي ، لقد وقفت آخر الامر الى كسر شوكة النوم ، لقد أمدنتي رؤية الموت بآخر ما عندي من القوة . اني أشعر كما لو كنت ناقها من مرض عضال . وجلست في هدوء أطل من

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

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

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

فأولا هناك الدوران حول نقط تجمع الصواعق ليلة أمس . وكان ذلك انحرافا نحو الجنوب فى زاوية تبلغ خمس عشرة درجة او عشرين . فلما أشرق القمر اثنتيت 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 بوصلاتي ، 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 أوقات كنت أضطر
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 أميال الى عشرين ميلا .

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

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

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

فلنفرض أن الرياح العليا المجهولة كانت تهب دون انقطاع
ليلة أمس وصباح اليوم من الشمال بسرعة معدلها خمسون
ميلا في الساعة ، فأكون بذلك قد انزلت مسافة ٣٥ ميلا
نحو الجنوب ، فإذا أضفت الى هذه المسافة ٧ ميلا أخرى
في مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق وفي مقابل السير على

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

قد يكون من الافضل الانحراف حوالى عشرين درجة صوب الشمال، ولو أدى ذلك الى أن أصل الى ايرلندا الواقعة بعيدا عن طريقى جهة الشمال . فاذا صادفت البر قبل الظلام استطعت تمييز النقطة التى أكون فيها ، ومنها أتوجه الى مطار لبورجيه

ومن الممكن أيضا أن تكون « روح سانت لويس » شمال الطريق المرسوم . فلنفرض أن ريحا جنوبية كانت تهب ليلة أمس فوق السحب بسرعة ٥٠ ميلا فى الساعة ، واذا ضرب هذا الرقم سبع مرات كان الحاصل ٣٥٠ ميلا من أثر الرياح ، يضاف اليها ٥٠ ميلا فى مقابل اضطراب عقرب البوصلة ، ويضاف اليها كذلك ٥٠ ميلا أخرى فى مقابل ذبذبة البوصلات ، لان هذا الاضطراب يحتمل أن يكون قد انحرف بى الى أى جهة من الجهتين . ثم يضاف الى ذلك كله ١٠ أميال فى مقابل عدم المحافظة على الاتجاه بدقة مع طول الوقت فيكون مجموع ذلك ٤٦٠ . واذا طرحنا من هذا المجموع ٥٠ أميال فى مقابل الالتفاف حول مركز الصواعق و ١٠٠ أميال فى مقابل الاسترشاد بالنجوم ، وهو أقل ما يمكن تقديره ، فيكون الباقي بعدها ٤٢٥ ميلا فلو كنت على هذا البعد شمال الطريق المرسوم فسوف أصل الى الشاطئ الاسكتلندى . فلو طرحت عشرين درجة من اتجاهى على افتراض وجودى جنوب الطريق بمسافة كبيرة فقد أخطئ الجزر البريطانية البتة . ومعنى ذلك اننى أصل ليلا الى الساحل النرويجى ذى الضباب والاخايد .

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

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

هناك اذن ثلاثة ظروف ضد الاتجاه الى الشمال وظرف واحد في صف هذا الراى . ويبدو أن الراى الاصح هو الرجوع الى الخطة الاصلية 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 الا أغير اتجاه البوصلة الا بناء على أسباب معلومة ومؤثرات شديدة الرجحان ، حتى أقطع الجانب الاعظم من عرض المحيط . قدرت مركزى شرق الطول القاطع للساحل الايرلندى بمسافة ١٠٠ ميل ، فينبغى أن أبحث عن البر . فاذا لم يقع نظرى على أى أرض فالواجب أن انقص ثلاثين درجة من اتجاهى ، وبذلك لا بد أن أصل عند مكان ما من ايرلندا أو انجلترا أو ساحل فرنسا الشمالى ، مهما يكن اتجاه هبوب الرياح في الرحلة ، ومهما يكن في الطريق الملاحي من الاضطراب .

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

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

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 ٢٩٠ درجة فلا بد أن تكون هذه الريح تزحزحي بنحو ٥ درجات. واذا طرحت الخمس الدرجات من ١٢٠ درجة كان الباقي ١١٥ درجة .

وهبطت بعض الشيء لا تبين بوصاة الاتصال الارضى . فوجدت أنني أكاد أتبع خط السير المرسوم ولا ينحرف الا بمقدار درجتين فقط . ولعل تلك الساعات التي غبت فيها عن الصواب لم تذهب سدى . وقد تكون الراحة التي استسلمت لها والاحلام والاعفاء قد ساعدتني على استجماع القوة التي تعدني لاحتمال مشاق الطيران بعد الظهر وأثناء الليل .

فلما أتممت خططي الخاصة بالطيران اطمانت نفسي ، وارتاح ضميري ، وأخذت أسرح الطرف في سكينه وهدهدء على صفحة البحر ، وعلى حافة الافق يمنة ويسرة . فان كنت قد انحرفت كثيرا عن طريقي نحو الجنوب ، فسوف تقع عيني على بعض السفن ان عاجلا وان آجلا . وكانت الشمس من فوقى ترسل أشعتها الملتهبة من النافذة العليا لتأبينه ، ولشده ماتلهفت الى الاستظلال بجناح احدى الطائرات كما كنت أصنع بين كل رحلة وأخرى .

وبرزت الى صفحة ذهني ذكرى قديمة ، وكانني أرى هضبة تتوقد بأشعة الشمس قرية من مدينة ردلودج بولاية مونتانا ، وأنا وصدقي لينش جالسان في ظل الجناح الاسفل لطائرة ساندارد نتطلع الى قدوم راكب يرعب في نزهة بالاجر في الطائرة . ولم نكن قد طرنا طول اليوم . وأخيرا اذا بسيارة خاصة تنعطف من الطريق الرئيسي وتقف قريبا منا . ثم قفز منها سائقه وهو رجل أسمر ، وعلى رأسه قبعة عريضة الخافة ، وهو شديد الشبه بالزراع .

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

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

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

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

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

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

ان أشعة الشمس لعون كيرفهي تجتذب عيني في تحركهما
بأسرع مما تجتذبهما ابرة البوصلة أو مؤشر الدوران .
انى أطرح عن ذهني ثوب الحمول وأرده الى اليقظة والانتباه . ثم
أمد يدي في جيب حلة الطيران التي أرتديها لآخرج 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 يجذبها وأخرجت هذا الجسم
ورضعته في راحة يدي . هذه مدالية من مداليات القديس
كريستوفر بها صورة فضية محفورة للقديس بعصاه ،

وللمسيح الطفل ، فمن أين جاءتني هذه الهدية ؟ لقد دسها
في جيبى شخص لا يرجو جزاء ولا شكورا .
الساعة ٩ر٥٢ ، أى انه قد مرت ست وعشرون ساعة منذ
أن حلقت الطائرة . ومن الشيطان 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 هى أشعة الشمس تتحرك مرة أخرى وتميل البوصلة الى
أحد الجانبين . والسبب مالا أستطيع أن أحول دون اتجاه
الطائرة الى اليسار . ان شعورى انطرى بأن ايرلندا تقع شمالا
يكاد أن يبطل خطة الطيران التى حسبتها بالعقل . لذلك قررت
أن أحتفظ بآبرة البوصلة فى الأرسط ، ويجب أن أكون من
اليقظة والانتباه بحيث أستطيع أن أفعل ذلك .

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

كان ذلك فى شهر مايو سنة ١٩٢٣ . وكنت قد ذهبت الى
مطار سوثر بولاية جورجيا لاشترى 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 انى لم أكن طرقت قط بمفردى ،
وكل ما حصلت عليه من التعليم كان ثمانى ساعات منذ عام قبل
ذلك . ولم أمسك بعضا القيادة آنذاك الا قليلا عندما كنت
أطير كميكانيكى مع الفرق التى تلقى البذور فى الحقول .

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

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

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

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

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

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

الدقة اليمنى تميل ثلاث درجات .

لقد أمضيت فى مطار سوثرأسبوعا حصلت فيه على ما يقرب
من خمس ساعات من الطيران المنفرد . وخطر لى بعدئذ انه قد
آن الاوان لكى اتخذ من بذرا الحقل مهنة أرتزق منها . وعزمت
أن أعمل فى الغرب ثم فى الشمال حتى أبلغ منيسوتا .

وقبل غروب شمس اليوم الاول ، وصلت الى مدينة ميريديان بولاية
ميسيسيبى . 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 عجالاتى 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 ميسيسيبى ، على مسيرة حوالى مائة ميل من
ميريديان التى بدأت منها » . لقد انجعت الى الشمال بدلا من
الاتجاه غربا .

ولكن ما أيسر أن تطير فى سماء الارض اليابسة ، لانك
اذا ضللت نزلت الى الارض ، وسألت عن مكانك ، وان نضب
وقودك خاطبت احدى شركات البنرول فى التليفون ، وان حل

بك الاعياء والتعب تمطيت على الخشائش ، واذا شعرت بحاجة الى النوم نمت .

ها انذا اعيد عن الطريق مرة اخرى بمقدار خمس درجات .
كلا يجب أن اكون أشد حيلة .

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

كان العمال يقطنون في الوادى الاشجار التى كان عليهم ازلتها جميعا حتى تغمر مياه سد بايك الارض . لقد عرفت فى ذلك اليوم أن عهد الطفولة قد ولى ، وأن مزرعتى الواقعة على الميسيسيبى أوشكت أن تصبح فى عداد الذكريات ، واننى قد أروى قصتها لاولادى فيما من الايام ، كما قص على وادى قصة بيته القديم ومذابح السيوكس فى وادى منيسوتا .

الشمس تميل الى الغروب وخفت وطأة الريح ، والاصيل المذابيل يحل محل ضياء الظهيرة الساطع ، وتبدو من بعيد سحب داكنة تدل على اقتراب الزوابع . أهى أوروبا ؟ اننى أعرف انها فى مكان ما وراء الافق ، وانها شئ مملوس يابس يشبه أمريكا . يجب أن تكون هناك فخرائط تبينها ، وأنا أعرف كثيرا من الناس ذهبوا الى أوروبا وتؤيد كتب الجغرافيا والتاريخ وجودها . ولكن ما أعظم رقعة المحيط المنبسطة الى مالا نهاية ، وما أفرغ الامن تلك البقعة السوداء .

كنت أطيّر كالحالم واذا بهاتنطف 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 . أهى قوارب صيد ؟! لا يمكن أن يكون الشاطئ الاوروبى بعيدا . وهذه المراكب الصغيرة ، هذه القطع السابحة فى الماء أهى ايرلندية أم انجليزية أم استكلندنية أم فرنسية ؟ أيمن أن تكون

من الترويج 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 ذعر الصيادون عند رؤية طائرتي ؟ لعلمهم اخبأوا جميعا في قاعها عندما سمعوا زئير المحرك ، أو لعلمهم آتون من قرية منعزلة لم تحلق الطائرات فوقها أبدا . وهل هذه القوارب ترسو في شمال ايرلندا أو في مكان ما من خليج بسكاي ؟ وهل أستمر في طريقى طائرا الى الزمام أو أنحرف شمالا أو جنوبا ؟

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

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

ليست هذه العوارب على أى حال حقيقية ، والا فلماذا لا يجتمع بحارتها على ظهورها لمشاهدة طائرتي ؟ أريد من هؤلاء الملاحين أن يظهروا بالمظهر الطبيعى كالإحياء من الناس . لقد ظلمت نائيا قريبا كالكوكب والسماوات منذ آخر اتصال لى بالناس . والآن لقد عدت الى الارض وأنا فى شوق الى تحية من أهلها .

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

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

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

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

انها تبدو كالارض ، ولكننى لا أريد أن أنخدع بسراب آخر .
وعلى بعد عشرة أميال أو خمسة عشر ميلا بين صيين من المطر يوجد
عقد أرجوانى مسطح من أسفله كصفحة الماء ثم يتقوس من
أعلىه . أهذه تلال ؟ اننى لم أبرح نيويورك دلاند الا منذ ست عشرة
ساعة فقط . فان كانت هذه هى ايرلندا ، اذن فقد تقدمت الموعد
المحدد بساعتين ونصف ساعة . يمكن أن يكون هذا وهما آخر ؟ كلا
انى محتفظ بصفاء الذهن ، وذهبت عنى حالة الاغفاء ، فأنا
فى يقظة وانتباه . ولم تستطع جزر الضباب سابقا أن تغرينى
عن الانحراف عن خط سيرى ، ولكن الاغواء الآن شديد ، واذا
بالتائرة تندفع نحو أقرب موقع من الارض .

وحدقت فيها طويلا وأنا لا أجرؤ على تصديق عينى ، متتبعا
الظلال، والخطوط ننقشع 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
بريتانيا 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 ركبتى .

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

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

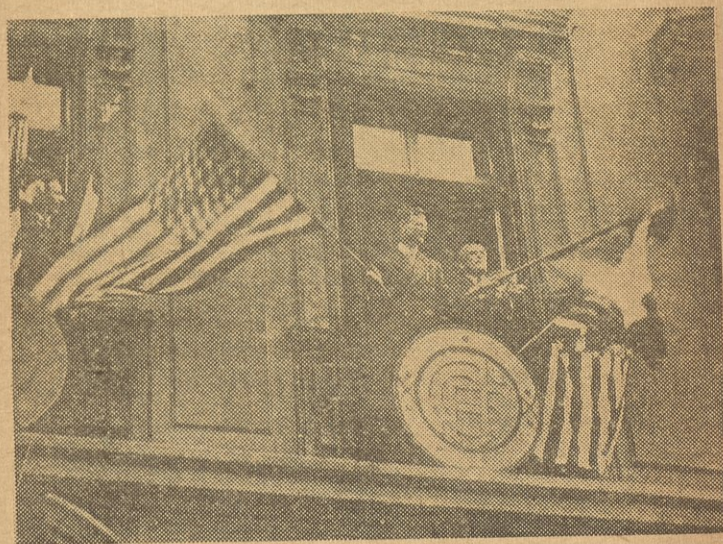
لم تبق الا ست مراحل أطيرها لا يبلغ باريس ، هى ٦٠٠ ميل
دقت •• وما زالت فى العصرية من الساعات الذهبية
الضوء ، ثم نور الشفق بعد انغروب ، وسوف أرى فرنسا
قبل أن يخيم الظلام • ويتجه خط سيرى جنوبا عبر حقول
كبرى الصغيرة الخضراء • وقد زالت عنى الرغبة فى العناس ،
وزالت معه تلك الاشباح التى أخذت تتركب معى هذا الصباح ،
ولم تعد تقف خلف منكبى تهمس فى أذنى بالنصح الحالى •
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 ثقلا بطيئا لاحد له ، ولم
يعد الافق حاويا لا أمل فيه • ولن أمضى ليلة أخرى فوق
السحاب ، أو أدخل فى صراع جديد مع سوار الضباب
المتجمد ولم يبق فى طريقي 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
رزفلت ، واليوم فى مطار لبورجيه •

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

العظيم عندما وقع نظري على ايرلندا • ولو اننى انحرفت عنه
 مسافة خمسين ميلا لعدت ذلك توفيقا عظيما فى احسن ظروف
 لل طيران • أما أن انحرف ثلاثة أميال فقط فان هذا من باب -
 أجل من باب ماذا ؟ الحظ ؟ كلا ان كلمة الحظ لتعبر أتفه من أن
 يطلق على هذا الموقف ، فهى كلمة تجرى على السنة الذين لم
 يشرفوا على الحياة من بعيد •

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



لندبرج مع السفير الأمريكى
 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 واثنتين وخمسين دقيقة . ومعنى ذلك انى استهلكت من الوقود مقدار ثمان وعشرين ساعة .

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

وتهب الرياح من ثانيا الضباب ، ثم تخف الرياح ، ويخف الضباب ، وتتجلى السماء الصافية ، فتمد الرؤية الى حدود الافق . انى أتجه فى سيرى نحو الجنوب الشرقى على خط وهمى يقسم المحيط الاطلنطى من ناحية انطرف العريض لمضيق سانت جورج . ولا يبعد عن ساحل كورنش الانجليزى أكثر من ساعتين . وهذه هى السفن تنهادى فى البحر ، وتقع عينى الآن على أربع منها . ولدى وقود موفور ، وعزم مشحود ، وزالت من سبيلى 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 أبيض حتى أرى فن 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 مستنى شرارة كهربائية . وأسمع دقات مصطربة متقطعة بدلا من الصوت المتوازن ، فتدفع يدي العصا الى الامام . صا على المحافظة بالغريزة على سرعة الطيران . انحرك يفسد ! انها بداية هبوط اضطرارى ! فهل كنت مسرفا فى الثقة بنفسى ، مسرفا فى الخيال قبل أن تتم رحلتى الجوية ؟

آه .. لقد نسيت ! فلا خطر هناك ، كل مافى الامر أن خزان
المقدمة قد نفذ طبعا لرغبتى . وحولت البنزين على الجناح
المتوسط ، ثم أغلقت مفتاح الوقود وضابط المخلوط وبدأت
تحريك المضخة اليدوية الى الامام والحلف لاغذى المحرك
بلوقود ، وعيناي تسرحان نحوالاتق بحثا عن السفن التى
تجرى فى البحر . . . اذا لم يصلح المحرك . وانى لارى سفينتين ،
ولكنهما على بعد أميال عديدة منى ، بل أبعد مما يبلغه مدى
الهبوط ، ولن تشهدا حتى الرذاذ المتطاير من اصطدام
طائرتى بسطح الماء . ولا تزال الريح الى شمال ذيل الطائرة
بقنيل . ومعنى ذلك أنهاستتحرف الى اليسار دائرة على
نفسها . يجب أن أتمنطق بحزام النجاة ، بيد أن هذا يستلزم
أعمال كلتا اليدين ، وذلك فوقما أطيق أن أجازف به .

لقد وقف الارتجاج والتقطيع ، فأدير مفتاح الوقود ، فاذا بالقوة
تنبعث فى الطائرة وتتنظم 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 ميلا فى الساعة .

واذا وجدت ضابا فسأصعد فرقه ، وأطير فوق باريس
معتمدا على الحساب فقط ان اقتضى الامر ذلك . . . وفى
استطاعتى أن أدور وأدور طول النيل ، 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
ومعى 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
مليا . رحلة جوية الى روما طولها ٤٣٠٠ ميل من غير توقف ،
ولكننى وضعت خطة هذه الرحلة تلى أن تنتهى فى باريس ، فمن
واجبى أن أبذل قصارى الجهد لكي أحط بطائرتى فى مطار
ليبورجيه .

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

ظاهرة الحدود ، ويفصل بعضها عن بعض أسوار من الشجيرات
كيف يتاح للمزارع أن يكتسب أو من البناء . هذه هي كرونوول .
مايقوم بأوده من حقل صغير كهده الحقل ؟ ان مائة من هذه
الحقول لتتشمها ضيعة واحدة من ضياع القمح فى كانساس .

وهبطت الى ارتفاع ٥٠٠ قدم ، ورأيت الناس يرفعون
وجوههم الى السماء وأنا أمر فوقهم . أيطنون اننى قائد
طائرة بريطانى فى رحلة موضعية ؟ أيعرفون أنهم ينظرون
الى طائرة قطعت الرحلة من الولايات المتحدة الى انجلترا فى
ثلاثين ساعة ؟ غير أنهم حتى ان كانوا قد سمعوا بابتداء الرحلة
من اذاعة الراديو المحلى ، أو من الصحف ، فلن يجول بخاطرهم
اننى قد تمكنت من قطع الرحلة فى هذا الزمن الوجيز .

وها هو بحر المانش أمامى . لقد عبرت انجلترا حقا بسرعة
كبيرة ! هذا صحيح ، فانها ليست الا شبه جزيرة ضيقة تؤدى الى
أرض لانهاية لها . ومع ذلك فبم تمض سوى ثلاث ساعات
منذ أن وقع بصرى على ايرلندا . انى أجد صعوبة فى التعود على
هذه المسافات القريبة فى العالم القديم . ويأخذ الضباب فى
الانتشار على الساحل الذى خلفته فأصعد فى الجو الى ارتفاع ٢٠٠
قدم وأستقيم فى انسير . الشمس سائتة الى المغيب ، ولم تبق لها
الا بضعة درجات حتى تختفى وراء الافق . وفى القنال بضعة
من السفن .

ويمد شاطىء فرنسا يده ليستقبلنى ساطعا فى ضوء
الغروب . ومن هذا الشاطىء ذتة منذ ثلاثة عشر يوما قام
الطياران ننجسر وكولى فى رحلتها الجوية عبر المحيط .
فالى أى مسافة بلغا بطيرانهما ؟ ولماذا فقدا ؟ أكان ذلك من
جراى خلل أصاب المحرك فتعطل ، أم من جراى نفاذ الوقود ؟ هل
أطبقت عليهما ليلا سحابة هائلة كالطود من سحب الجليد ؟ أو
لعلهما قد ضلوا فى دروب السماء ولم يهتديا قط الى الارض ؟ لقد
كانا هما أيضا يطيران على بساط مسحور ، ولكن سحره بطل على
نحو ما . فما أشد ماتهى بالمرء أبسط الاخطاء - كهفوة دقيقة
لا تدركها العين المجردة فى رباط أحد الاجزاء ، أو يضع بللورات
من الثلج فى أنبوبة « فننورى » 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 قارتى أمريكا وأوربا . وأطوى خريطة المحيط ثم أنشر

خريطة فرنسا . لقد وصلت قبل الزمن المعين بوقت طويل ،
وقد لا أجد أحدا في انتظارى بمطار ليورجيه .

أسدل الليل أستاره على الشرق كله ، وأصبح النهار وقفا
على سماء الغرب التى مازالت مصطبغة بشفق الغروب . وكل
ماسوف تلمحه عنى من فرنسا قبل أن أحط بالطائرة لن يعدو
هذا الاصيل المستطيل فى أواخر الربيع . وهبطت بمقدمة
طائرتى ، وأخذت أدرس المزارع والقرى ، فلم أتمكن من قراءة
اللافتات ، ولكنى أبصر الشوارع الضيقة التى تحف بها من جانبيها
صعوف الحوانيت ، وأبصر الاجران ذات الاسوار .

ويهرع الناس الى خارج منازلهم وأنا أسبح فوقها . .
منهم الفلاحون ذوو السراويل الزرقاء ، ومنهم النساء ذوات
امناسك البيضاء ، ويدب الاطفال بينهم فى هرج ، ويتطلع الجميع
الى مصدر ذلك الدوى الذى ينتشر فوق سقوف دورهم . والساعة
الرابعة والدقيقة العشرون ، وذلك يعادل التاسعة والثلاث هنا .
لقد فات وقت العشاء ! فأمسك عصا القيادة بين ركبتي ، وأفتح
بيدى كيسا من الورق قد تشبع بالشحم ، واستخرج منه قطعة
ساندويتش ، هى أول طعامى منذ أن صعدت فى الجو . وتتجه
الطائرة عندئذ بمقدمتها صاعدة فترفع العصا أماما وأضغطها بين
ركبتي مرة أخرى ، وأفتح غطاء وعاء الماء ، فأنا الآن أستطيع
أن أجرع ما أشتهي 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 تختفي مع انتشار الظلام ، وانعدمت
رؤية الالوان ، ولم تبق الا الظلال ، فالغابات أشد حلقة
من الحقول ، وأسوارها ليست الا خطوطا سوداء . والاضواء
تنتلأ من القرى ، ومن مساكن الفلاحين ، وعادت لوحة الاجهزة
تسطع بالضوء ، واجتذبت عصا القيادة صاعدا الى ارتفاع ٢٠٠٠
قدم .

وإذا بنور يومض من ثنايا الظلام على بعد أميال . فحدقت
انظر فى المنطقة التى صدر عنها هذا الوميض ، وإذا بوميض آخر
انه منار جوى . وهناك مناران آخران يومضان فى أقصى الارض
الى اليسار . ولا شك أن ذلك هو الطريق الجوى ما بين لندن
وباريس . ولم يكن قد أخبرنى أحد بوجود أنوار هادية . وسوف
يكون كل شيء من الآن فصاعدا يسيرا سهلا ، فان هذا الخط من
المنارات ينحنى مع خط سيرى . ثم أصعد مرة أخرى وأستوى .

على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم ، وقد انشرت على الارض هنا وهناك
 عقود من الانوار ، بعضها وهي الكبيرة من المدن ، وبعضها من
 القرى . وسوف تكون باريس متهرجانا متوقدا في جنح الليل .
 ولم تعد عندي اى رغبة فى العناس ، ولم تعد عنى
 حامدتين كالبحر ، ولا أشعر فى جسمى بأى ألم .

ولم أكد أرى من باريس أول الامر الا ضوءا خائبا، كأن القمر
 قد أشرف على البرزوخ قبل مواعده ، وتطلع باريس من أفق
 الارض . وقد قطعت نحو ثلاث وثلاثين ساعة منذ أن طرت من
 ونج ايلاند . وكلما تعاقبت الدقائق انبثقت عناقيد من
 الاضواء أشبه برءوس الابر ، وكان صفحة الارض قد انشرت
 بالنجوم تحت سماء ساطعة والكواكب . . انها مصابيح
 باريس . . خطوط مستقيمة من الانوار . . ومحنيات من
 الانوار . . وميادين من الانوار، وكلها تحدد هيئة الشوارع
 الكبرى والحدائق ، والدور جلية ظهرة . وهنا لك على عمق
 سحيق عمود من الانوار متطلع نحو السماء . . ذلك هو برج
 ايفل . ودرت حوله دورة واحدة، ثم انعطفت الى الشمال الشرقى
 نحو مطار لبورجيه .

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

لا بد أن يكون هناك منار يسطع من ميناء جوى عظيم
 كهذا ، ولكن أقرب منار أبصره يقع على مسافة ٢٠ ميلا ناحية
 الغرب لا ناحية الشرق . وهدأت من السرعة باحثا عن المطار . فلم
 أر أى ضوء ، غير أنى أظير على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم وقد تكون
 أشعة المنار من الضعف بحيث لا تسترعى النظر من هذا الارتفاع
 الذى لا يبدو منه المطار الا رقعة قائمة من الارض تحيط بها
 خطوط مستقيمة من الانوار المتساوية الابعاد ، ويطل من

بين هذه الالوان الصفراء بعض الانوار الحمراء والخضراء .
ها هي رقعة سوداء الى يسارى من السعة بحيث تصلح ان
تكون مطارا ، والانوار تحوطها من جميع الجهات . ولكن هذ
الانوار ليست فى خطوط مستقيمة ، وليست الابعاد بينها
متساوية ، بل ان بعضها يتجمع متقاربا بشكل غريب . فاذا لم
يكن هذا مطار ليورجيه ، فأين يمكن أن يكون ؟ وانحرفت الى
اليسار لامر من فوق هذه الرقعة . أهذه أنوار تشع من ذلك الركن
من الرقعة المظلمة ؟ انها أضعف مما يسمح بهبوط للطائرات .

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

هذا المكان فى الاتجاه الذى ينبغي أن يكون فيه مطار ليورجيه ،
ولكننى كنت أتوقع أن أجده أكثر بعدا من المدينة . ولذلك
سأستمر طائرا صوب الشمال الشرقى بضعة أميال أخرى ، فاذا
لم أجد شيئا أحر يبدو كأنه مطار . قفلى راجعا وطوفت على
ارتفاع أدنى .

انقضت خمس دقائق ولا شئ يشق غياهب ظلام الارض سوى
أنوار البلاد الصغيرة ، وأنوار بيوت الريف ، فرجعت عائدا
من حيث أتيت ، وضيق فتحة أنبو بالوقود قليلا ، وبدأت فى
هبوط متئد . وكان مقياس الارتفاع يشير الى ٢٠٠٠ قدم ،
وأنا أدنو مرة أخرى من الانوار الخامرة ، من الاصوب إلا أظير
على انخفاض كبير ، فلا بد من وجود شواخص عالية لاذاعة
الراديو فى موقع ماحول باريس ، وأخذت أصوب مصباح الجيب
الكهربائى الموجود معى نحو الارض وأرسل به اشارات
تنطوى على رسالة ، ولكننى لا أجدها عليها جوابا ، ولا أرى لها
استجابة .

وحلقت دائرا . أجل انه لمطار قطعا ، وها أنا أبصر قطعة من
بساط مرصوف ممتدة قبالة باب عظيم مفتوح نصفه . أهو
مطار لبورجيه ؟ وأخذت أهبط في خط حلزوني وجناح طائرتي
الايسر منخفض نحو الارض . لسوف أترك لهذه الانوار القائمة
على الجانب الجنوبي براحا متسعا ، فقد تكون بعض مداخن المصانع
الشاهقة .

وكلما انحرفت يمينا ويسارا بدت لي معالم جديدة من خلال
الظلام الحالك ، والظلال الممتدة ، فأبصر الآن أركان حظائر كبيرة
غير واضحة المعالم على مقربة من الانوار الغامرة . وأرى وأنا
في الجانب الآخر من المطار أن تلك الانوار الصغيرة ، ان هي الا
مصابيح سيارات وليست نوافذ مصنع من المصانع ، ويبدو
كأنها 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 لبورجيه .

سأفحص الميدان من ارتفاع قريب لاتتحقق 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 ، ونمنطقت بحزام النجاة ، واتجهت بمقدمة « روح
سازت لويس » نحو الارض في هبوط حلزوني .

فلما صرت على ارتفاع 1000 قدم رأيت جهاز الرياح فوق
احدى البنائيات ينيره ضوء باهت ، وكان الجهاز منتفخا الى حد يكفي
ليبان اتجاه هبوطي ، وكان هذا الاتجاه من فوق الانوار الغامرة ،
وبعيدا عن الحظائر . ان عيني لتعجزان عن اختراق حجب الظلام
المخيم على الجزء الاوسط من المنظر . فما أعجب هذا الهبوط !
اننى لبالغ اليقظة ، ولكننى لا أستطيع تقدير السرعة من
انسياب الوقود . ويجب أن أحذر السرعة الفائقة فلا أعرض
الطائرة للتحطيم . أصبحت حركاتي آلية كمالو كنت أحاول
أول هبوط بالطائرة منفردا .

ووجهت مقدمة الطائرة قريبا من الانوار الغامرة مستويا في
الظنران كلما دنوت . لاتكاد البرقعة المضاء تكفي للهبوط .
وانخفضت بالطائرة الى ماتحت مستوى سقف الحظائر
بحيث رأيت لون المروج . والارض منبسطة الى الحد الذى تكشفه
لى الانوار الغامرة . وليس في امكاني الحكم على تلك البقعة

الثامنة وراء ذلك • وهناك أنوار بعيدة دقيقة كرهوس الابن تبدو كأنها ترسم الحد الأقصى من اطار • ولما كان مطار ليورجيه من المطارات العظمى ، فالمرجح أن تكون تلك الرقعة المظلمة خالية لاعائق فيها • وليس أمامي الا المجازفة بالاستناد الى هذا الفرض •

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

وارتفعت الى ١٠٠٠ قدم ، وهما هي مصابيح باريس تظهر من جديد كأنها بحيرة من النجوم • لكن الرقعة المظلمة تحتل لاتزال كما هي • ولم يوقد أحد أي مزيد من الانوار ، ولا تزال السيارات مجتحة محتشدة في الطريق تسد حركة المرور ، ولا شيء يدل على حركة ما فوق أرض المطار •

وقد سرت الآن حوالي ربع ميل مع الريح • وهانذا أعود وزيد الوقود للمحرك ، وأدور دورة تأهباً للانزلاق الأخير • هل هبوطي مناسب ؟ انني أطيّر بسرعة ٩٠ ميلاً في الساعة ، ولو مضيت بهذه السرعة لتجاوزت الحدود ، واصطدمت بالحوارج • فأخذت أجدب حصاً القيادة ، وأهيم بهما جهاز 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 • وأفتح الوقود دفعة واحدة • كلا انني لاشد سرعة مما يحسن بي • وبدت الطائرة كأنها توشك أن تتحطم بصرف النظر عن هذه السرعة • • ان افتقاري الى الاحساس ليزعجنني • • وأود أن أزيد من الوقود حتى أنزلق بسرعة • • ولكن • • وبظرت الى لوحة الاجهزة • • درأبت مؤشر السرعة بين ٨٠ ميلاً في الساعة • وسوف أتجاوز المنطقة التي تغمرها الانوار على الرغم من هذه السرعة • والافضل أن يكون الهبوط سريعاً حتى لواقتمت الرقعة المظلمة ، كما أنه من الافضل أن أهبط من ارتفاع كبير لاجتناب الساريات والمداخن التي قد تكون على حافة المطار - لا يجب أن يعتمد الطيار قط على الانوار الهادية الى 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 ٠٠ أنزلق جانبا ٠٠٠ باحتراس ٠٠ يجب ألا أقترّب من الارتطام . لا أزال شديد الارتفاع . فأدفع العصا أماما لا أنحدر انحدارا أشد تاركا مقدمة الطائرة متجهة الى أسفل - وأنا الآن تحت مستوى السقوف - فاعتدل في السير - ثم زفرة قصيرة من المحرك - أنا الآن فوق الرقعة المضاءة ٠٠ والحشائش تدنومني وتستقبلني ٠٠٠ لا تزال السرعة أكثر مما يجب - والذيل مرتفع أكثر مما يجب - فاستعد للارتفاع ثانيا - فالأنوار خلفي بمسافة كبيرة . أعطى الطائرة النهاية القصوى من القوة ، وأرتفع في الجو لكي أحاول النزول مرة أخرى ؟

وتمس العجلات الأرض مساخيفا - ثم تعود الى الصعود - فأدفع العصا الى الأمام - وتعود الطائرة فتحط على الأرض - ثم تعلقو - ثم تهبط - وفي هذه المرة نزل مؤخر الطائرة - ليس هذا الهبوط على الأرض رديئا . ولكنني لا أبصر شيئا أمامي يواجهنى - 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 الاخرى . وتهتز « روح سانت لويس » وهي تدور حول نفسها ، ثم تكف عن الحركة راسية على الأرض في وسط مطار لبورجيه . وشرعت في تسييرها الى الخلف حيث الأنوار الغامرة والحظائر ، واذا بسائر الميدان يمتلئ بأشباح تجرى .

لم أكن مستعدا لذلك اللقاء الذي استقبلت به في مطار لبورجيه في تلك الليلة من شهر مايو سنة ١٩٢٧ . ولم يكن يخطر ببالي أن أخبار طائرتي كانت ترسل على وجه الدقة ، وأولا بأول طيلة الطريق بين إيرلندا وعاصمة فرنسا ، مخترقة سماء خليج ونجل ، ومدينة بليموث ، ومدينة شربورج . ولم يتبادر الى ذهني وجود أية علاقة بين وصولي وبين احتشاد تلك السيارات التي زحمت المرور في الطرق . واذلمست عجلتنا الطائرة سطح الارض لم يكن لي من سبيل لأن أعرف أن عشرات الألوف من الرجال والنساء كانوا يحطمون الاسوار ويهدرون كالسيل مكتسحين الحراس أمامهم .

ولم أكد أزل التيار عن محرك الطائرة حتى كانت نوافذ الكابينة قد حجبته الوجوه الملتصقة بها . واضطربت « روح سانت لويس » تحت ضغط الجماهير المتراخمة . وطرق سمعى صوت تقصف الخشب من خلفي عندما ضغط أحد الناس بثقل شديد احدى الشرائع الجانبية . ثم طقطقت شريحة أخرى ، ثم ثالثة ثم سمعت كذلك حفيف تمزق فى القماش . ففهمت من ذلك أن طلاب « التذكارات » كانوا يعملون على قدم وساق . ولم يكن بد من وضع حرس حول طائرتى قبل ان يستفحل الضرر والتلف .

فناديت بأعلى صوتى : « هل من أحد هنا يتكلم الانجليزية ؟ » ولكن الضوضاء والاضطراب حالا دون الجواب ، وكنت أسمع تقطيع القماش ، وكل لحظة أحس بأن ذيل الطائرة يزحف على الارض الى الخلف والى الأمام متقلقلًا . وقد دار بخلى أن القوائم سوف تنعيج وتثنى اذا صعد الناس الى الطائرة ، فعزمت على أن اخرج من الكابينة ، وأن أسعى فى تنظيم حراسة الطائرة ولم أكد أفتح الباب حتى امتدت عشرات من الأيدي وأمسكت بساقي ، وذراعى ، وجسمى . ولم يسمع أحد ما تفوهت به . ووجدت نفسى طريحاً فوق هامات الجمع الحاشد وسط خضم من الرؤوس واختلطت آلاف من الأصوات فى دوى كالزئير . وغابت « روح سانت لويس » عن ناظرى . وكنت أخشى أن أسقط تحت أقدام هذا الجمع الصاحب اللجب فتعجز عضلاتى المتصلبة ، بعد أن كنت قاعداً فى الكابينة حوالى أربع وثلاثين ساعة ، عن النضال للوقوف من جديد .

وقد حاولت ان استوى جالسا ، أو أن اتسلل فأقف قائماً بين هذا الحشد ، أو أن أنقلب فأرتكز على يدي وركبتي ، ولكننى لم أستطع شيئاً من ذلك كله ، فكانت تلك المحاولات محض تفريط فى جهد قد أحتاج اليه لآنجو بنفسى اذا حاق بى الخطر ولاح لى ان أفضل شيء أفعله هو الاسترخاء ، وتحققت أن أولئك الذين يحملوننى لن يدعونى أسقط مهما يحدث لهم .

وبعد عدة دقائق أحسست بأن الخوذة قد نزعت عن رأسى ، ثم اذا بأيدى شديدة تقبض على جسمى وأخذت أسمع اسمى يلفظ به فى وضوح . وفجأة استويت واقفاً على قدمى ، وتأبط ذراعى فى قوة رجلان . واذا أنا بعونهما أندس بين الحشد غير ملحوظ . وفى أثناء الاسبوع الذى مكثته فى باريس ، وقفت على تفاصيل ما حدث مساء السبت فى مطار 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 همادترويات وديلاج نفسيهما على مقربة مني في لجة من الناس، فجذب ديلاج ذراع دترويات وصاح به: « تعال معي ار القوم ليخنقونه » فأنزلا 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 لندبرجها ! » فاستولى المتجمعون على المخبر، وتركوني حرا طليقا.

وذهب ديلاج مسرعا ليأتي بسيارته الرينو الصغيرة، بينما تسلل بي دترويات الى أطراف الحشد الزاخر. فلما أقبلت السيارة قلت لصاحبي انني أودقبل ذهابي أن أتتحقق 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 وملامحهما تدل على الصدق.

ودخلت بنا السيارة احدي الحطائر، وانتقلنا الى حجرة صغيرة في احدي جوانبها. وأقعدني صاحبي على كرسى، واطفأ معظم الانوار حتى لا يكتشف الجمهور مكاني. وطفقا يسألاني ن كنت أريد شيئاً من الطعام أو الشراب، أو أريد طبيبا يعنى بأمرى، أو أريد ان أضطجع. وما كان على الا أن أفضي اليهما بما اريد، وفرنسا كلها تحت أمرى كما أخبراني.

ولم أكن أشعر بميل الى الاضطجاع، ولست بحاجة الى الطبيب، ولكنني كنت شديداً قلق على طائرتي. واقترحت عليهما أن نستقل السيارة عائدتين اليها، ولكن الطيارين الفرنسيين زما شفقتيها، وهزارأسيهما علامة الرفض. فسألتهما عندئذ عما يجب على اتخاذه من اجراءات الجمارك وادارة الهجرة فقد كنت مشغول البال بذلك لآني لم أحصل على تأشيرة بالدخول على جواز السفر. ولم يكن جوابهما سوى الابتسام والضحك. فانتهييت 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

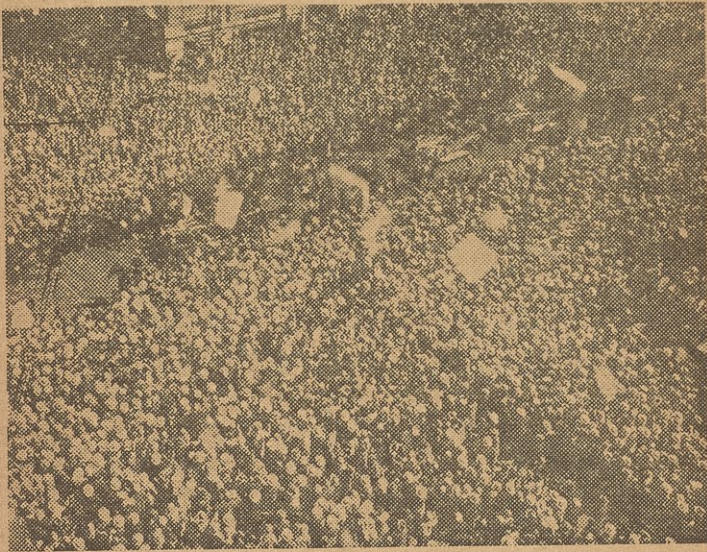
ثم ذهب دترويات للبحث عن ضابط أرقي منه رتبة ، فالتقى
في غمرة الحشد بالماجور فايس من فرقة قاذفات القنابل التابعة
للواء الرابع والثلاثين من السلاح الجوي الفرنسي . ولم يصدق
الماجور أنني كنت جالسا في تلك الحجره المعتمه . وقال لدترويات:
هذا مستحيل لقد حمل الجمهور لندبرج ظافرا فوق الرؤوس الى
لجنة الاستقبال الرسمية . والمحتمل أن يكون قد رأى المخبر
الصحفي وعلى رأسه خوذتي وهو يكافح الجمهور الذي سار به الى
السفير الامريكى . بيد ان الماجور فايس سار في أثر
دترويات ، فلما أبصرني أصر على أن أنقل الى مكتبه في 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
أرقي منه رتبة . . .

ومرت ساعة قبل ان يطرق سمعى أصوات أمريكية ، وقال
قائل ان سفير الولايات المتحدة كان خارج الغرفة ، ثم فتح الباب
بعد برهة ودخل سعادة ميرونت . هريك ، وقدمونى اليه . وكان
رجلا عظيم الوقار شديد التواضع وأخبرنى أنه سوف يصحبنى الى
السفارة ، فقبلت ذلك 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 أن « روح سانت لويس » لم يصبها تلف بليغ ، وأنها قد
أودعت حظيرة مغلقة بالرتاج ، وحولها حرس عسكرى . وقال
بعضهم اننى بحاجة الى النوم وسوف يكون هناك بعد ذلك
متسع من الوقت لرؤية الطائرة . ولم أكن أعلم فى تلك الآنة أن
السلطات الفرنسية كانت حريصة على أن تتم جميع الاصلاحات
قبل أن أرى الطائرة . ولما لم أكن أطيع أن أطرح عن
ذهنى ما سمعته من تكسر الخشب وتمزق القماش ، فقد ارتقيننا
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 لثشق عباب
السماء .

لقد حان الوقت بعدئذ لأن أرجع الى مرافقة السفير هريك،
وأن أركب واياه الى باريس . ولكن صاحبي عجزا عن الاهتداء
الى مكانه . وبعد أن قضيا ربع ساعة في البحث والتنقيب قررا
أن يصحباني بنفسيهما الى السفارة الامريكية . وعندئذ
خرجنا نحن الاربعة - فايس وديلاج وديترويات وأنا - في
السيارة الرينو الصغيرة ، ولم 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 فألفيت
نفسى واقفا معهما صامتا أمام قبر جندي فرنسا المجهول ، والنار
تشتعل أمامه لا تخبو . لقد رغبا أن تكون أول وقفة لي في باريس
كما قالا تحت قوس النصر .



موكب لندبرج في عودته
الى بلاده منتصرا

« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

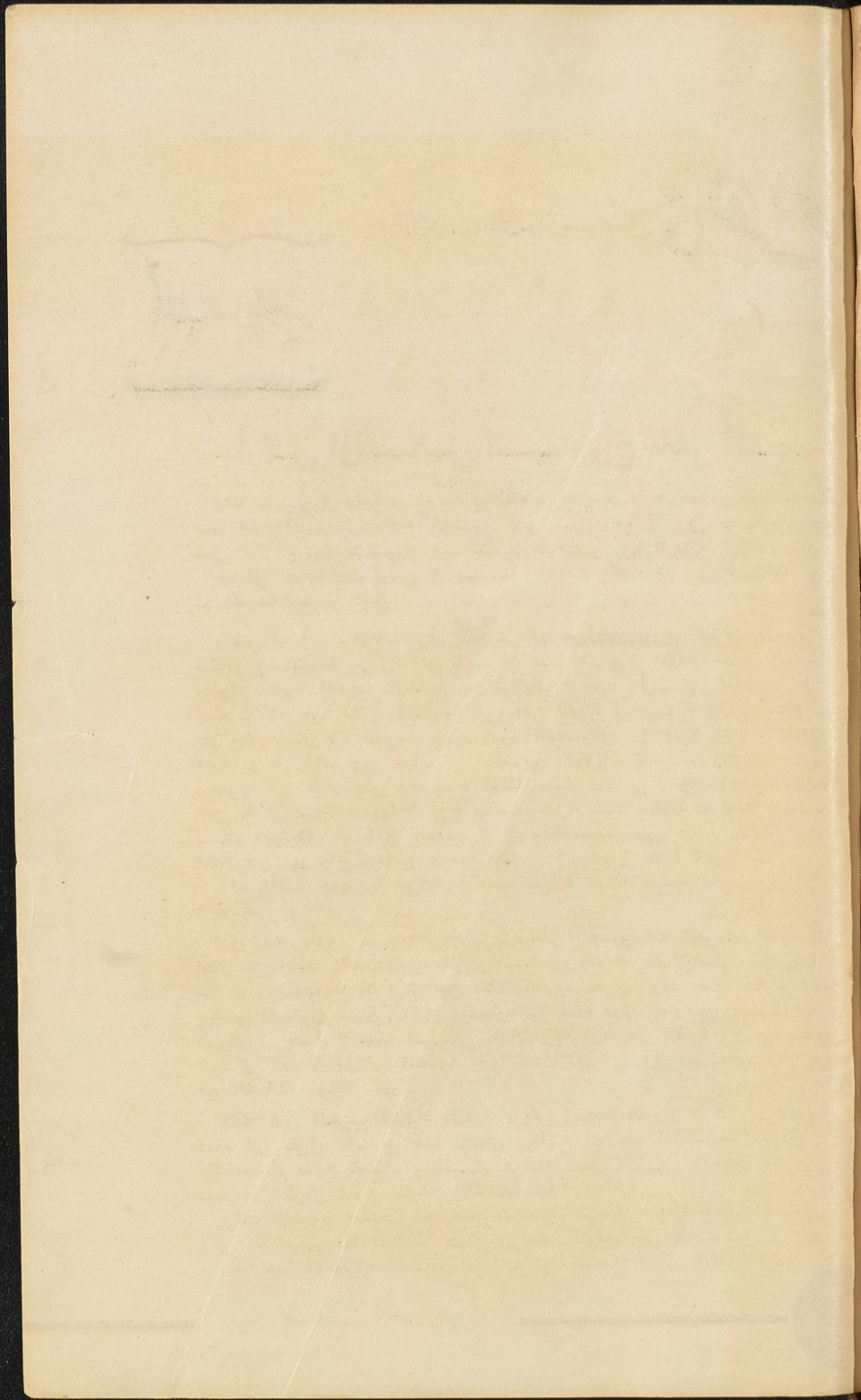
وصلنا الى السفارة الامريكية قبل السفير هريك فان سيارته قد عطلتها حركة المرور المزدحمة ما بين المطار والمدينة . كانت الساعة قد أوفت على الثالثة صباحا عندما بلغ داره في رقم ٢ بشارع بينا . وكنت بانتظاره بعد ان تناولت عشاء أعدته لي خدمه على الرغم من تلك الساعة المبكرة . وتجمعت في الشارع المواجه للدار فئة قليلة من الجمهور أكثرهم من رجال الصحافة ، واقترح هريك دعوتهم الى داخل الدار فلبوا ، ولبثت بضع دقائق أجيب عن أسئلتهم وأحدثهم عن رحلتي الجوية . ودقت ساعات باريس الربع بعد الرابعة قبل أن آوى الى فراشي ، وكانت قدمضت على ثلاث وستون ساعة لم تكتحل فيها عيناى بالنوم . واستيقظت بعد ظهر ذلك اليوم وفي جسدى شيء من التصلب ، ولكننى نلت قسطا وافرا من الراحة ، فرأيت الحياة من حولى لا تقل غرابة ودهشة عما لو كنت قد هبطت على أرض أخرى بدلا من نزولى بباريس . وكانت الحفاوة التى استقبلت بها فى مطار ليورجيه مجرد مقدمة للحفاوة التى أضفتها على أوروبا جمعاء ، ثم أضفتها على الولايات المتحدة من بعد . أما شكرى على ذلك فشىء يقصر دونه البيان .

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

ومع ذلك فهناك أوجه كثيرة من النقص المزعج فى هذا العالم الجديد الذى أوشك أن يفوق حدود البشر . فها نحن نرى الطائرات تدمر الحضارة التى ابتدعت هذه الطائرات . وقد أخذت الحيرة تستبد بنا فى أمر تأثير السرعة الصاروخية والطاقة الذرية فى الجسد والعقل والروح المجردة .

لقد أصبحنا نواجه هذه المشكلة الجوهرية وهى : كيف ينتفع الانسان باختراعاته التى ابتدعتها لصالح البشر . ولكن هذا الحديث يخرجنى عن نطاق قصتى التى انتهت فى مايو عام ١٩٢٧ حين كنا لانزال نتطلع الى قهر الجو .

انتهت





تشارلس أوغسطس لندبرج قاهر المحيط

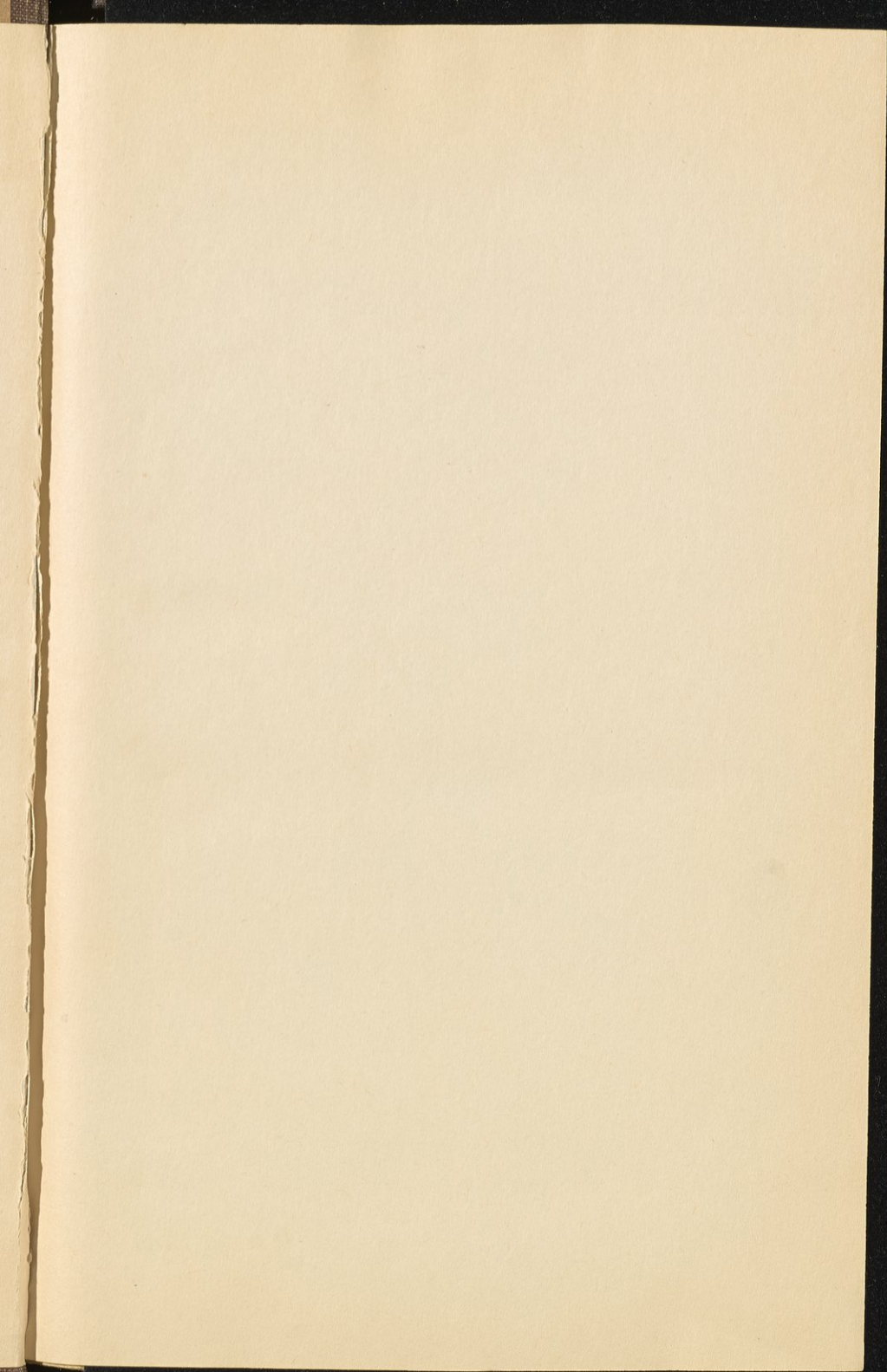
ولد لندبرج في بلدة ديترويت بولاية ميشيغان سنة ١٩٠٢ من سلالة اختلف فيها الدم السويدي بالدم الايرلندي الالم انتقل وهو لا يزال طفلا الى بلدة ليتل فولز بولاية مينيسوتا، احيث انتخب والده عضوا في برلمان تلك الولاية سنة ١٩٠٧ - ودخل جامعة وسكونس في سنة ١٩٢١ ، ولكنه لم يبق فيها لغير سنة ثم غادرها ليدرس الطيران .

وقضى زمنا في سلاح الطيران بالجيش ثم عين قائدا اول في الطريق الجوي بين شكافو وسانت لويس . ولم يلبث ان بلغت شهرته الافاق حين اقدم على الطيران عبر المحيط الاطلسي بين الولايات المتحدة وفرنسا . اقام في ٢٠ مايو سنة ١٩٢٧ من مطار روزفلت القريب من مدينة نيويورك ٤ وطار وحيدا حتى بلغ مطار ليورجيه القريب من باريس، قاطعا مسافة ٣٦١٠ ميلا في ٢٣ ساعة/٢٩١ دقيقة وكان ذلك اول طيران بلا توقف بين الولايات المتحدة واوروپا . وكان لندبرج اول طيار يطير وحده قاطعا المحيط الاطلسي . وقد اقام بهذه المحاولة البحرية في طائرة اسمها (روح سانت لويس) اُنشيت خاصة له وفقا لتصميماته بسان دييجو وكان أكبر الفضل في نجاحه فلما الى حسن تنظيمه لرحلته فضلا عن مهارته وشجاعته ، مما مكنه من النجاح في هذه المحاولة . وقد كافاته جمهورية الولايات المتحدة فعينته ضابطا برتبة كولونيل في الجيش الاحتياطي .

وفي سنة ١٩٢٧ - ١٩٢٨ قام بزيارة بعض الجمهوريات الامريكية تحية لها ، فطار الى عاصمة المكسيك ، ثم الى عواصم جمهوريات أمريكا الوسطى ، وزار دولتين من دول جنوب أمريكا ٤ ثم جزر الهند الغربية ، وقد منح جائزة وودرو ويلسن للسلام في سنة ١٩٢٨ ، ومقدارها ٢ الف دولار ، ومنح أيضا ميدالية البرلمان . وقبل منصب المدير العام لشركة النقل عبر القارة ٤ وعين مستشارا فنيا في الطيران بموزارة التجارة بالولايات المتحدة . وفي سنة ١٩٢٩ تزوج من انا ابنة دوآيت مورو .

وقام قبل الحرب العالمية الثانية بزيارة أسلحة الطيران في الدول الاوربية ، ونبه الى تفوق ألمانيا في هذا الميدان ، ونصح الولايات المتحدة علنا في سنة ١٩٤٠ اإن تلتزم الحياد وتبتعد عن النضال الاوربي ٤ فادى ذلك الى استهجان الرأي العام لفكرته والسخط عليه . وكان لندبرج الفضل في مخترعات فنية كثيرة ٤ منها (القلب الصناعي) وهو آلة تبقى بها الاعضاء حية حتى بعد انتزاعها من الجسد . وتم له تحقيق هذا الاختراع بالتعاون مع الدكتور أليكسي كاريل للعالم المشهور .

ط
١٩
٢٠
بين
٢١
٢٢
٢٣
٢٤
٢٥
٢٦
٢٧
٢٨
٢٩
٣٠
٣١
٣٢
٣٣
٣٤
٣٥
٣٦
٣٧
٣٨
٣٩
٤٠
٤١
٤٢
٤٣
٤٤
٤٥
٤٦
٤٧
٤٨
٤٩
٥٠
٥١
٥٢
٥٣
٥٤
٥٥
٥٦
٥٧
٥٨
٥٩
٦٠
٦١
٦٢
٦٣
٦٤
٦٥
٦٦
٦٧
٦٨
٦٩
٧٠
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
٧٨
٧٩
٨٠
٨١
٨٢
٨٣
٨٤
٨٥
٨٦
٨٧
٨٨
٨٩
٩٠
٩١
٩٢
٩٣
٩٤
٩٥
٩٦
٩٧
٩٨
٩٩
١٠٠



893.785
L64

BOUND

JAN 13 1956

COLUMBIA LIBRARIES OFFSITE



CU58891722

893.785 L64

Qahir al-muhit; mudh