

الهدف الليلة . . .

- ٢ -

مرافقة الرجال في غارة ليلية

غارة ليلية

فلنُجِج الطرف الآن في « المحطة » نفسها . وهي على العالب قريبة العهد بالبناء ، وقد أتبع بُنائها أحدث القواعد في تسميمها وتشبيدها . إن ألباني « مخفّاة » بحيث يندمج مظهرها الخارجي على قدر المستطاع ، لولاً وشكلاً ، في الأرض التي تحيط بها . وبنايتها متفرقة في ساحة واسعة بينها مسافات غير يسيرة . وهناك شبكة من الطرق تربط ألبان بمقر القيادة . وفي مقر القيادة « حجرة الأعمال الحربية » و « مقر » الضباط ، ومكّن الرجال ، ومكّن النساء الملحقات بـ سلاح الطيران ، والمستشفى ، ومركز التطهير ، ومستودع القنابل ، وحظائر الطائرات . والمطار نفسه يحيط به درب على حواشيه . وغني عن البيان أن الطائرات لا تحفظ في الحظائر بل هي مفرقة في جنبات المطار تفرقاً يَضَع تأثير القنابل التي قد يلقونها العدو عليه إلى أدنى حدّ . فهي تبقى في الهواء وتخدم هناك ولا تنقل إلى الحظائر إلا لأصلاح كبير ويتعين على رجال المطار أن يحفظوا الطائرات صالحة للعمل . فزرتهم عظمة الشأن ونجاح كل غارة بل حياة الرجال الذين يغيرون مرتبطة بمعلمهم واتقانه . وعندما تعرد طائرة ما من غارة يهرع إليها رجال المطار المعينون للعمل في الليل فيغطون محركاتها وطوابيقها أما رجال المطار المعينون للعمل في النهار فيشملون الذين يختصون بتجهيز الطائرات وإصلاحها ومهمتهم فحص الطائرة من مقدمها إلى ذيلها ، ومراجعة ما استنفدته الطائرة من وقود والمقابلة بين سجلّ الطيران وبين عدّاداتها المختلفة وهم راقبون مراقبة خاصة شموع الاحتراق ، ويحشون في الجسم والأجنحة عن تقرب أو خجرات فيها قد تكون أحدثتها المدافع المضادة أو الرشاشات . وتفحص حاملات القنابل كما يعني خبير كهربائي يفحص الأجهزة الكهربائية في الطائرة موجّهاً عناية خاصة إلى جهاز إلقاء القنابل . ثم تفحص مقاييد الطائرة ، وتنفع إطارات العجلات . وهذا العمل يستغرق من ساعتين إلى ثلاث ساعات وهناك ، علاوة على رجال المطار ، فرقة النساء الملحقات بسلاح الطيران ، وعددهنّ في

عطات قيادة القاذفات آخذ في الازدياد . وعليهن النهوض بهام رتيبة مثل فك الرسائل
الرمزية وترتيب الحجر وطبع الرسائل وأعمال التلقون وسوق السيارات وتنظيف شوارع
الاحتراق ، والطهي . فأصالحن منوعة ومن ينهضن بها على أكتافهن وجهد ، فيسدين خدمة
أصاحبة إلى سلاح الطيران ، وكثيراً ما يكون ذلك في أياما مكن معرضة لخطر كبير . ولهن
مساكن خاصة بهن وضباط منهن للإشراف على النظام

ولا تكاد « المحطة » تلتقي إلا واصر الأول لنظامه بالفارة للمقبلة ، حتى يبدأ العمل في تجهيز
الطائرات بالوقود والقنابل . فعند شاوريش الطيران ، المشرف على مستودع القنابل ، بالاشترالك
مع رجاله ، الحبل المطلوب من القنابل وتنقل بمركبات (ترولي) تحمها جرارات خاصة .
وتقف امام كل طائرة لنقل القنابل إلى أماكنها الخاصة في الطائرة . وتعمل أجهزة رافعة
« ونشات » نقالة لرفع القنابل التي تثبت قبيلها المرفوع فيها في المستودع . وفي الطائرات
مقايض خاصة تقبض على القنابل ولا تفلتها إلا بمجهاز كهربيسي محرك مسدد القنابل ، بتحرك
مفتاح على لوحة امامه (تشبه مفاتيح لوحة التلمون) . ووضع القبلة وضماً دقيقاً في رقبها
يسفرق وقتاً ويتقضي عناية . وتستطيع جماعة من الرجال عديم ثمانية وعشرون رجلاً تدربوا
على هذا العمل ، أن يحملوا خمس عشرة طائرة بالقنابل في ساعتين

حجرة التعليمات

ولنعد الآن إلى مقر قيادة المحطة . فرجال الطائرات الذين أعلينوا بالحاجة اليهم في القليلة
المقبلة ، يجتمعون هنا ، في حجرة إصدار التعليمات ، بضع ساعات قبل موعد الفارة . وهم
جالسون يراجعون متبراً ورائه لوح أسود . وفي كثير من هذه الحجر يوجد طدة البيان
النالي معلقاً على الجدار : « خير لكم إن تحتفظوا بالصمت وإن يظن الناس أنكم حمق ، من
أن تفصحوا أفواهكم وتحملوا كل شك »

وبعد جلوسهم يجي من بينهم من يتوهم بما ينتظر منهم في القليلة المقبلة . وهنا وصف حقيقي

لتعليمات فارة على مصنع نפט . والتكلم إما قائد السرب ، وإما ضابط المخبرات : —

« الهدف القليلة هو مصنع النفط الكيماوي لوجيوكريخ . وفي ألمانيا نوات طمان لمصانع النفط . مصانع
التكرير لمعالجة النفط المستوردة من الخارج أو المستخرج من الآبار ، ومصانع النفط الكيماوي . ففتح
« جيتوكريخ — بزين » وهو هدفنا القليلة ، يحتوي على قسمين يرك فيها النفط من النعم بالتقطير الجوي
وقد بدأ الألمان في زيادة هذا المصنع سنة ١٩٣٨ . ومدار ما يستطيع صنعه يبلغ ٣٢٥ ألف طن في السنة
« وأعظم الاجزاء شأناً في هذا المصنع ، وأشدّها تعرضاً للتدمير ، هو مصنع « الهدرجة » الرموز اليه
بحرف B على الرسم . وهو واقع في النصف الإلحى من الهدف إذا اتجهت اليه الطائرة من الشمال الغربي
ويشل معظم ذلك القسم من الهدف . هذا الجزء من الهدف يشل :

١ — دار التكثيف ٢ — أكسالة الهدرجة ٣ — وحدات الغاز اللامي ٤ — مصنع تحويل أول
أكسيد الكربون ٥ — مكان تنقية الكربيت

« غسابة مباشرة بقنبلة كبيرة على دار التكثيف ، حيث تمتد أنابيب الهدوجين الرطوب الضغط إلى

للكثافات ، تسبب انفجاراً قوياً . ومن المرجح دائماً أن هذا الانفجار يحدث تنقلاً كبيراً في مبنى يخترق على عدد كبير من الآلات المتحركة

« واتلاف المكثف يعطل بلصنع كره ، ولما كان استقبال المكثف من أشق الأمور ، فتسديه القنابل إلى دار التكتيف أهم هدف القنابل . لأن الإصابة هنا قد تحدث تصيراً لا يقاسب في حال ما مع حجم القنبلة »
« وللصنع وقع على الضفة الشمالية لقناة « امبر » وهي نخاذي هنا مسير قناة « رين — هيرن »
وقريبة منها جداً

« أما الجزء الأكبر من « جازنكبرغن » فواقع على الضفة الجنوبية ، ولكن إلى غرب الهدف حي يشمل بهاني صناعية وأخرى سكنى »

(ثم يلي ذلك وصف الأعلام التي يستطيع الطيارون الاعتماد بها إلى الهدف والطرق المقترحة المفضية إليه)

« فليكن أن تصلوا إلى الهدف وتنجروا مهشكاً

« دققوا الملاحظة والجنوناً بوضع أعلام بارزة فتاهدونها انزعج إليها في السبيل ، ولاحظوا كذا في موقع المدافع المضادة والأضواء الكشافات . وقد ورد ما يفيد أن في شمال البلدة أضواء كثافة كثيرة مركزة هناك »

ويقترح التحدث الطريق النقيض إلى الهدف ، ولكنه لا يعينه تمييزاً لا رجوع فيه .

بقراد القاذبات يسمح لهم بمجال واسع في اختيار الطرق إلى الأهداف المعينة في الأوامر ،

بعد دخول الطائرات المنطقة التي يقع الهدف فيها . وهذا طبيعي إذ من الصعب معرفة

الأحوال التي يتم فيها الهجوم معرفة دقيقة

ثم يفضي التحدث إليهم بتفاصيل مبنية على « خارقة تقاومة » أي على أعمال الدفاع التي

أنشأها العدو والتي يحتمل لقاءها . وهي ثلاثة أنواع : المطاردات الليلية ، والمدافع المضادة ،

وحواجز البلونات . ويشاهد رجال الطائرة على خارقة مبسوطة أمامهم ، المنطقة التي تعمل فيها

المطاردات الليلية والأماكن التي شوهدت فيها هذه المطاردات ومرقع حواجز البلونات

ثم يعطى ملاحظو الطائرات — وهم في الوقت نفسه مسددو القنابل — خارقات للهدف .

وهي كل ما يأخذونه معهم معرناً لتبيين الهدف والتعرف عليه . والمطاردات مبسطة إلى

أقصى حدود التبسيط ، ومطبوعة بحبر من ألوان متعددة ، لتمثيل الحراج ، والمناطق العامرة ،

والماء وغير ذلك من أوصاف الأرض التي يسهل تمييزها . أما الهدف نفسه فلوناً بالحبر الأحمر

أو البرتقالي فيبدو بارزاً . وتعرض على رجال الطائرات صور ضوئية للهدف ، وتعرض

أخرى مكبرة على ستارة . ثم يحطب ضابط « الإشارة » في رجال الطائرات ، فينبئ عمال

الأجهزة اللاسلكية ، بطول الأمواج التي يتعين عليهم استعمالها ، للمخاطبات العادية ، وللتعرف

ولتعيين موقع الطائرة بالراديو ، ثم يفسر لهم شروطاً أخرى حائتاً على الامتناع عن استعمال

الراديو إلا في الطوارئ غير الطيارين هم الذين يستطيعون أن يصلوا إلى الهدف وأن يعودوا

منه بغير أن يكتشفهم العدو . واستعمال الإشارات اللاسلكية يكتسبهم

ويستأنف خبر الطواهر الجوية الحديث . وبعد ما يقول ما عنده ، يلتقي ضابط السلاح

حديثاً موجزاً عن القنابل التي تحملها الطائرات وتنجروا

وقد تستغرق هذه الناحية من التأهب تقارة ثلاثة ارباع الساعة . ولكنها أقصر على الغالب . والجو الذي يسود الطائرة هو جو محاضرة في جامعة ، ولكن عناية المستمعين بما يلقي عليهم ، مما يبعث الغبطة في صدر كل محاضر في جامعة . كل موضوع يعالج معالجة واقعية عملية وليس هناك ما يكبد الذهن مشقة ما . فالحقائق تفعل في وضوح واختصار وغير قليل من التيسير . والغرض الذي يتوخاه المحاضرون وهو الغرض الذي يحققونه كذلك ، أن لا يتركوا عندهم لأحد رجال الطائرة ، أن يقول أنه لم يعرف ما عليه عمله أو ما عليه اجتنبه

وبعد ذلك يقضى قواد الطائرات وقتاً ما مع ملاحظتهم ، في تعيين خير الطرق القضية الى الهدف وطرق العودة في الحدود التي عينت لهم ، ثم ينحصر نقائد الطائرة مع رجال المطار ليستوثق من أن كل شيء في عمله وعلى أحسن حال . ويخرج الطائرة ويلعب بها فوق المطار نصف ساعة من الزمان . وأشد الآلات استراحة للنساية والاهتمام هي الأجهزة الكهربائية والمائية لانه إذا طرأ خلل على وسيلة التخاطب بين رجال الطائرة تعذر على القائد أن يبلغ أوامرهم الى الرجال . وقد تكون الطائرة في حالة تامة ، ولكن تعطيل هذه الوسيلة يردّها غير صالحة للأعمال الجوية

ويأخذ الملاح معه الى الطائرة عندما يدخلها حقيبة من الخيش الأخضر يحفظ فيها عدده ، وهي تشمل رصاص الاشارة ، ودفترًا لكتابة الرسائل المختصرة ، ومصباحاً ضئيل النور ، وورقاً رقيقاً طبعت عليه التعليمات الواجب تنفيذها إذا ضلّت الطائرة واحتاجت الى معونة بالراديو . وهذا الورق مصنوع من ورق الرق الرقيق حتى اذا وقع طارئ سهل تدمير الورق بأكله . ويقال ان طعم الحبر ليس مستطاباً أو في جيب آخر من الحقيبة نجد أجهزة الملاح العلية وأقلاماً ملونة ، وفي جيب ثالث سجل الطائرة ، وخارطة الهدف ، وكشف أسئلة على الملاح الاجابة عنها كناية . وهناك كشف آخر مختصر يحتوي على مسائل يريد خبير الاحوال الجوية اجابة عنها ليتمكن من انقاية بين الاحوال الجوية كما كانت فعلاً في أثناء الطيران . وفوق الهدف ، وبين الاحوال كما استخرجها من المعلومات والارصاد المتاحة له . ثم هناك جداول الملاحة الملكية

ثم يتناول الرجال طعامهم ويرتدون ملابس الطيران ، وهي متنوعة وترتدى فوق البذلة العسكرية . ولكن الاتجاه الآن الى صنع ملابس للطيران من طراز واحد على مثال ما يصنع في الجيش . وفوق هذه يلبس قميص من الصوف (جريزي) فوقه سترة تحتوي على جهاز ينفخ حالاً عند السقوط في اناء . أما الجوارب للملاصقة للاقدام فمن حرير وفوقها جوارب صوف ثم أحذية مبطنه بصوف الخمل . وتحتوي خوذة الطيار على قناع الاكسجين وأنبوب يركب في الجهاز المحتوي على الاكسجين . ولم تجر العادة بلبس المايطات ولكنها تحفظ في مشاغل كل رجل

من رجال الطائرة حسب مقعده فيها . أما الطيار فيجلس على هايبته وقبل أن يركب الرجال طائراتهم يعطون أكياساً من الورق تحتوي على جراثيم وهي تختلف باختلاف مواد الطعام المتاحة قبل بدء الغارة . وأفضلها جراثيم تحمل إصبع قطع من « البسكويت » وتناحاة أو برتقالة ، ولوحاً من الشكولاته ومقداراً من سكر الشير ، واللاذن ، والعب المنجف . وكل رجل من رجال الطائرة يحمل زجاجة (نرموس) تحتوي على شاي ساخن أو قهوة ساخنة . وينقل الرجال الى طائراتهم المفرفة في جنات المطار بسيارة نقل

الرحلة

تبدو القاذفة ضخمة على الارض ، في دهانها الاسود تلوه الحروف التي رمز اليها وصورة أو رسم من صنع الخيال ، يختاره الرجال أو القائد — كرم قوس منحنية وسهم مشدود الى الوتر ، أو صورة طائر ناشر جناحيه . ولكنها على ضخامتها البادية ، ضيقة الجنبات في الداخل . يزحف المدفعي الى مابينته ويوصد الباب ويدخل حامل الجهاز اللاسلكي حجرته ، ويجلس الطيار ومساعدته أمام أزمّة الطائرة . والمشي داخل الطائرة يقتضي إحناء الرأس ، والاستعانة بحبال معدودة

ومتى أخذ كل مكانه في الطائرة ، تيمس على حامل اللاسلكي أن يتحن جهازه ، فيمتحنه بمخاطبة مكتب المراقبة . وجميع الرسائل اللاسلكية التي ترسل من الطائرات المنيرة يلقاها هذا المكتب وهو يقابل روح المراقبة في مطار مدني . وفيه جهاز لاسلكي لاقط وآخر مرسل ، ومنه تحصى الطائرات الذاهبة والآية . ولكل طائرة حروف تدل على المحطة التي تقبها كما لها حرف خاص تعرف به في أثناء الغارة . والمحطة اسم رمزي كذلك . والطريقة المستعملة كما يلي : —

هالو بارنسب (الاسم السري للمحطة) هالو بارنسب E يكلم E الحرف الاول من Edward
يكلم ، هل تسبني ، هل تسبني ؟ اليك ، اليك

فإذا التفت مكتب المراقبة هذه الاشارة يجب : « بارنسب يجب E الحرف الاول من Edward بارنسب يجب E الحرف الاول من Edward . اني أسلك ، قويا واضحا ، اني أسلك قويا واضحا . . . »

ويلاحظ ان جميع الاشارات تتكرر عبارة عبارة للاستيقاظ من قهملها

وتقوم الطائرات واحدة في أثر واحدة ، في فترات تتفاوت من دقيقتين الى خمس

دقائق ، وتعطى الاشارة بالقيام من قبل الرجال الشرفين على المدرج المنير فيضيثون مصباحاً

أخضر او مصباحاً أحمر ، يشير الاول بالقيام والثاني بالبريث . وفي أثناء القيام أو النزول

الى الارض تنف سيارة اسعاف وعربة مطافي . قرب مكتب المراقبة متأهتين للحوادث

ان الطائرات من طراز « هوريتلي » تزن عندما يكون حملها كاملاً ، ستة عشر طنّاً

وتحتاج الى ان تدرج على الارض مسافة الف ذراع قبل الارتفاع في الهواء . اما اتاذهات من

طراز « مترنج » و « هالفاكس » فوزنها أعظم ولكنها لا تحتاج الى مسافة أطول من الف فذراع لتدرج عليها قبل التحليق

فاذا بلغت ارتفاع الف تقدمت بحيث في سيرها صوب الهدف. وإذا كانت الريح ملائمة انجبت الطائرة تواء الى الهدف من دقيقة ارتفاعها في الهواء. ولكن اذا لم تكن ملائمة حومت فوق المطار، لأن القائد يريد ان ينوثق من أن طائرته متجهة اتجاهها مستقيماً من بدء رحلتها ولذلك يكون الكلام الاول الذي تنقله وسيلة التخاطب الداخلي هو كلام الملاح. فيقول: « هالو. طيار. خط السير هو كذا ». وحينما يوجه الطيار طائرته في الطريق الذي عينه له الملاح يخاطب الملاح قائلاً: « هالو. ملاح. نحن في الطريق ». وبلي ذلك صمت تام الا ان يكون الملاح هو التكلم. فقد يسأل الطيار أسئلة ليتحقق من ارتفاع الطائرة وسرعتها

وعندما تصل الطائرة الى الساحل، يمين الملاح موقع وصولها الى الساحل، على جارمته، واذا كانت الطائرة قد حادت قليلاً عن طريقها المرسوم أصدر التعليمات اللازمة للعودة بها اليه. وعند ما تخلف الطائرة الساحل وراءها، يبدأ الطيار في التحليق ويقول لرجال طائرته: انني أرتقع الآن الى كذا اقدام، والسرعة كذا وكيت. واذا تمضي الطائرة في طريقها المرسوم، يترك الملاح وشأنه، لينهض بالمهمة المعقدة الواقعة على كاهله وهي تعيين خط السير والتحقق منه، مستعيناً بالنجوم وبأسلوب لاسلكي موجه، يمكنه من تعيين موقعه بغير استعمال اشارات لاسلكية. وفوق البحر تحول القنابل « حية » أي قابلة للنفوق الغلام يسود باطن الطائرة، واذا شاء أحد من الرجال أن يرى شيئاً فمليه باستعمال مضامحه اخافت الضوء. وعامل الجهاز اللاسلكي يملك مضامحاً من غير يمكنه من تدوين ما يشاء تدوينه في السجل. وقد يُسمع القائد وهو يصدر أوامره: اخفضوا أنواركم

لنعد الآن الى مؤخرة الطائرة فترى ما يفعله المدفعي الخلفي. لقد جلس في مقعده. وهابطته معلقة خلفه. وأبواب طابيته موصدة. والظايبية تتحرك بقوة محرك، وتدور تدويراً سهلاً في كل جهة. وأول ما يعنى به المدفعي هو امتحان الظايبية فيحركها بالضبط على مقبض يشبه مقبض العجلة (الدراجة) ثم يلا المدفع ويمده للاطلاق ومتى أعجز هذه الأعمال، يبلغ القائد وسيلة « التخاطب الداخلي » ان كل شيء على ما يرام

واليك ما يقوله مدفعي خلفي في وصف مقامه وعمله: -

« الالاس الذي يسترقت النظر في طابيتي الذي هو شعور العزلة الذي تولده. فأنت رواء ذيل الطائرة ولا تستطيع أن ترى شيئاً منها إلا اذا التفت جانباً فتشع كأنك ملق في الفضاء. وقد يبدو هذا غريباً ولكنه في الواقع أخاذ. وهو يعطيني على الشعور بأنني في طائرة غير طائرة رقائي. انني أسمع أصواتهم وأعلم أنهم هناك في الطرف الاخر من الطائرة ولكنني اشعر انني بعيد عنهم وأني وحدي. واذا أتوت القيام بمهمتي وحدي أريد أن أشعر أنهم يتولون القيام بهمهم غير خائفين هجوماً عليهم من الوراء. وقد أتاني بعض المدفعيين أن شعور الوحدة هذا ثقل عليهم في البدء، ولكنني أعتقد غير يسير من

الوقت في أعمالها الخاصة ، فترتفع على رطابة هذا الاحساس . . . فقلنا أن نبي يظن البلية في ما يبتلى
 الخليفة لان نشاط مطاردات الاعتداء كان وانرا في الليل للماضي ، وغير قليل من مدغمينا اشتكوا منها . لم تتم لنا
 من قبل فرس كثيرة لاستعمال مدافعنا الا في أثناء القتال في فرنسا ، عند ما أتيت لدافعنا أهداف متقدمة
 على الارض . من ارتفاع يسير . . . نحن الآن نرتفع في هذه فوق الاعلام القاتمة المرونة تحتنا . لقد
 اجتزنا الساحل واستأذنا القائد في اطلاق مدافعنا على البحر لكي تتحقق من ملاحيتنا . وهناك فوق
 البحر ، على بحارنا ، أرى طائرة أخرى ، انها بيضاء ، نيل يحوز أن تكون من طراز مير شدت ١١٠ ؟
 اني أبتغ ذلك الى القائد وأتبعها بنظري ولكنها عند ما نتعرف أتبين ذيل قاذفة من طراز « ولنجن » .
 وإذا بها قد ضابت عن النظر في الظلام . نأبى لها صيداً طيباً .

ورجال الطائرة لا يكتفون من التخاطب ، على الغالب ، بوسيلة « التخاطب الداخلي »
 لأن أعمالهم تشعلهم . ثم انهم لا يريدون أن يسرقوا في استعمال الاكسجين

إن الطائرة الآن فوق الساحل الهولندي ، ولعلها فوق طبق من الغيوم . فإذا كان الطيق
 كشيئاً تتحقق الملاح من مسير طائرته بالنجوم ، أو بقذيفة مدفع مضاد . وإذا كان الليل صافياً
 استطاع ان يهتدي بالطرق المائية في هولندا ، وهي ، لا يستطاع اخفاؤه . وإذا تقرب
 الطائرة من هدفها ، تكثر قذائف المدافع المضادة وهي من أصناف شتى . وقد تبدو
 قذفات هذه المدافع عند انطلاقها من مستوى الطائرة العالي ، كأنها عيون وحوش تلمع في
 الظلام . ثم إذ تنفجر على مقربة من الطائرة ، تظهر كأنها كرات من النار ، وكان الألمان في مرحلة
 الحرب الأولى ، يطلقون سلاسل من الكرات الحمر ، فتبدو كأنها مرتفعة متبادية في ارتفاعها
 صوب الطائرة . وكانت توصف بلفظي « البصل الاحمر » ولكن يلوح أنهم عدلوا عنها الآن
 هنا يكون رجال الطائرة قد تحمسوا وتأهبوا للعمل ، وباتوا ينتظرون موعد اللقاء
 القنابل . وإذا كان الضور على الهدف غير سهل فقد يُسمع الطيار وهو يوجه سؤاله إلى
 الملاح ، ويكون الملاح قد تقدم إلى الأمام واستلقى منبطحاً ، أو جلس ، متأهياً لالتقاء
 القنابل . وهو ينطبع أو يجلس وفقاً لطرز القاذفة . أما سؤال الطيار الموجه الى الملاح فيكون
 « هل حان الوقت لتنتجه صوب الهدف » . أو « هل حان الوقت للهجوم » وبعد قليل يقول
 الملاح . « الزم طريقك » وعندها يكون القائد قد قرّر هل يقبل على الهدف مباشرة أو يقبل
 عليه ساجحاً في الهواء . وعلى كل حال فالرجح أنه تجنب تنبيه العدو بما يستطيع

والإقبال سباحة في الهواء ، من شأنه أن يضل رجال الدفاع ، لأن أجهزهم الخاصة
 بالنقاط أمواج الصوت لا تستطيع أن تنصت إلى حركة الطائرة . وفي أثناء هذا الضرب من
 الهجوم ، يلمن الطيار ارتفاع طائرته كل مائتي قدم . وعند ما يوشك أن ينحرف للهجوم
 على الهدف يقول الطيار « أنا أفتح أبواب القنابل » وهذا العمل يتم بجهاز ضغط مائي . وعندما
 تفتح الأبواب يتولى الملاح الاشراف . فهو الذي يوجه الطائرة صوب الهدف بإصدار
 الأمر إلى الطيار . فإذا أراده أن ينحرف يساراً قال له « يساراً يساراً » مرتين أو « يميناك »

مرة واحدة . وسبب ذلك أن وسبة التخاطب الداخلي قد تشوبها أحياناً طقطقة تحمول دون تبيين الكلام المفروض تبييناً واضحاً فإذا سمع الطيار في هذه الحالة لفظين متوالين علم أنها « يساراً يساراً » ولو لم يتبين اللفظ . وإذا سمع لفظاً واحداً علم أنه « يمينا » وقد يستغرق الإقبال مساحة في الهواء أربع دقائق إلى خمس دقائق . وبعد هنيهة يسمع الملاح وهو يقول « إلزم طريقك » فيحفظ الطيار طائرته في طريقها بغير انحراف حتى يسمع الملاح يقول « سقطت القنابل » . وفي خلال ذلك يكون الملاح محذراً في « منظار القذف » ، وفي تناول يده عدد من المنايح ، تمكنه من السيطرة على كيفية القاء القنابل . والقنابل قد تسقط دفعة واحدة ، أو تتبع إحداها الأخرى في فترات قصيرة . ومنظار القذف مصنوع بحيث يستطيع الملاح أن يحركه فيعمل المنظار من تلقاء نفسه حساباً لسرعة الطائرة بالقياس إلى الأرض وقوة الريح واتجاهها . وإذا لزم الأمر أمكن إطلاق القنابل اطلاقاً ذاتياً عند ما تبلغ الطائرة موقفاً معيناً مبيئاً على « المنظار » . ولا تكاد القنابل تسقط حتى يقول الملاح « سقطت القنابل » . فلنعد الآن إلى المدغمي ولنلق نظرة عليه . الاقراء شديد بأن يجلس متفرجاً على القنابل الساقطة . ولكن مهنة غير التفرج لأنه يجب أن يكون دائم اليقظة لمراقبة مطاردات الاعداء التي تهاجم قاذفته . ومع ذلك يستطيع أن يلح في معظم الاحيان ما يحدث ، وبخاصة إذا كانت القنبلة من النوع الجديد التي يحدث ومضاً كبيراً عندما يتفجر . ان الطائرة الآن قد حولت مسيرها وأنجحت صوب قاعدتها . ولكن لا يزال أحاسا أن تواجه قنابل المدافع المضادة والأضواء الكشافة

العودة

يتعين على عامل الجهاز الاسلكي أن يحافظ على صمت جهازه قدر استطاع خلال الرحلة . ولكن إذا ضل الملاح السبيل وعجز عن معرفة موقع الطائرة ، استنماع أن يتبين الموقع بأسلوب خاص ، فيرسل رسالة من النقط والشروط أمواجاً في الفضاء ، بعد ما يعطي الحروف السرية التي ترمز إلى الطائرة ، ويبتظر وصول الرد اليه من اثنائهما . وعندما يعرف موقع الطائرة يرسم الملاح خطاً جديداً للسير . وإذا كانت الطائرة على مسافة ما من الساحل الانكليزي استطاع إذا شاء أن يحصل على توجيه مغنطيسي على مقربة من « حجرة الاعمال الحربية » في محطة ما توجد « حجرة الاسلكي » حيث المرابطة دائمة . وهناك عامل لاسلكي يستمع دائماً على الأمواج الخاصة المعنية لتلك المحطة . وعندما تقترب الطائرة من مطارها الأصلي ، يستعمل التلفون الاسلكي وتوجه إلى النزول على أرض المطار بتعليمات صادرة من « مكتب المراقبة » . وطيار القاذفات يتوَّج على

ما يعرف «بالطيران الاممي» أي الطيران بغيران يتدنى يسلمهم ما على الأرض، كما يدرب على فن التزول إلى أرض المطار بغير معرانا ما إلا شعاعة لاسلكية وبنظام بسيط من الاشارات الضوئية فيعرف أين هو، سواء أراى الاوض أم لم يرها. وإذا كان الجو فائما طلب الطيار معرفة الضغط البارومتري فوق القاعدة، فيمكنه ذلك من ضبط بارومترو ومن تبين ارتفاعه عن سطح الأرض تمييزاً دقيقاً. وفي خلال ذلك يكون ضابط «حجر الاعمال الحربية» في المحطات المختلفة وفي مفر قيادة القاذفات، قد قضا الليل منتظراً، وهم يدونون النتائج التي تصلهم تباعاً، على ألواح بأفلام مختلفة الألوان أو على رسوم ببطاقات صغيرة خاصة

وقد يحدث أحياناً أن يعطي الضباب مطاراً ما بينما الطائرات التي قامت منه لا تزال في رحلتها، فمئذئذ يجب أن ترسل اشارات خاصة، لتحويل هذه الطائرات الى قاعدة أخرى حيث يكون الجو صافياً. وعند ما تصل الطائرة فوق المطار يرسل «مكتب المراقبة» اشارة تنبيه قائدها ببعاد نزوله الى الأرض. وإذا وصلت عدة طائرات معاً تنبئهم الاشارة بتربيب نزولهم الى الأرض. أما الطائرات المنتشرة فنصوم فوق المطار على ارتفاع معين. وهناك مدرج مضاء أقيمت على أحد جانبيه زاوية دليل الهبوط، وأنوار هذا المدرج تضاء كلما تمت طائرة بالنزول الى الأرض

وعندما ينزل رجال الطائرة منها، يتفلقون بسيارات النقل الى «حجرة البحث» او الى «حجرة الاعمال الحربية» - وفقاً للمحطة - وهناك يوجه اليهم احد ضباط المخابرات الاسئلة ويكون قد حضر في الضاح، الاجتماع الذي وصفت به الاهداف وأحوال الجرب والطريق وما أشبه وأشترك فيه. ولكي تكون تقارير ضباط المخابرات على نمط واحد، يستعملون كشفاً ممدداً يحتوي على الاسئلة التي توجه الى رجال الطائرة المغيرة جميعاً

يأل الرجال واحداً واحداً، سؤالاً دقيقاً عن كل صغيرة وكبيرة، حتى ولو أجمعوا على أن الغيم كان كثيفاً ورؤية الهدف مستحيلة. وقد يهد في ذلك الى ضابطين او ثلاثة ضباط، لذا كان عددهم كبيراً. ولا تلبث الحجرة حتى تحفل بالطيارين والملاحين وعمال الزاديو والمدفعيين ورسوق الشاي او القهوة ويحيطون عن الاسئلة الموجهة اليهم على النمط التالي

«أقيمت القنابل المبرقة الى الشمال من الموضع الجاني... بدت النيران لي كأنها نيران المصمم... لم أعين من رؤية الانفجارات بسبب الاضواء الكشافية... كانت الاضواء الكشافية فوق برلين كثيرة فأضاحت قنابل المدافع المنادة عند انفجارها... صفان من المرائح التوجهية... أقربنا من الهدف في ثبات ورأيت لمدان القنابل المنجزة... كانت قنابل المدافع المضادة تليق هنا... وعند ما أقيمت القنابل الجديدة من ارتفاع ١٢ ألف قدم، ارتفعت الطائرة كأن قنبلة قد انفجرت قربها. كان الصرير يتلا الذوا... ان الصر كان ساعراً...»

ثم وقد أشرف العجر على الانبلاج، يتناولون العطور ويأوون الى مضاجعهم