

# 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 « مخشاة » 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 ألباني بمقر القيادة . وفي مقر القيادة « حجرة الأعمال الحربية » و « مقر » الضباط ، ويمكن الرجال ، ويمكن النساء الملحقات بإصلاح 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 يصف تأثير القنابل التي قد يلقونها العدو عليه إلى أدنى حد . فهي تبقى في الهواء وتخدم هناك ولا تنقل إلى الحظائر إلا لأصلاح كبير ويتعين على رجال المطار أن يحفظوا الطائرات صالحة للعمل . فزاتهم عظيمة الشأن ونجاح كل غارة بل حياة الرجال الذين يغيرون مرتبطة بمعلمهم وإتقانه . وعند ما تعرد طائرة ما من غارة يهرع إليها رجال المطار المعينون للعمل في الليل فيحطون بمحركاتها وطوابيقها أما رجال المطار المعينون للعمل في النهار فيشملون الذين يختصون بتجهيز الطائرات وإصلاحها ومنهم من فحص الطائرة من مقدمها إلى ذيلها ، ومراجعة ما استنفدته الطائرة من وقود والمقابلة بين سجلّ الطيران وبين عداداتها المختلفة وهم راقبون مراقبة خاصة شموع الاحتراق ، ويحشون في الجسم والأجنحة عن تقرب أو تجزؤات فيها قد تكون أحدثتها المدافع المضادة أو الرشاشات . وتفحص حاملات القنابل كما يعني خبير كهربائي يفحص الأجهزة الكهربائية في الطائرة موجهاً 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 بإصلاح الطيران ، وعددهن 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  
الاحترق ، والطهي . فأصالحن منوعة ومن ينهضن بها على أكتافهن وجهد ، فيسدين خدمة  
أصاحبة إلى سلاح الطيران ، وكثيراً ما يكون ذلك في أياما كمن معرضة لخطر كبير . ولهن  
مساكن خاصة بهن وضباط منهن للإشراف على النظام

ولا تكاد « المحطة » تلقى إلا أوامر الأولى لنظامه بالفارة للمقبلة ، حتى يبدأ العمل في تجهيز  
الطائرات بالوقود والقنابل . فبعد شاوريش الطيران ، المشرف على مستودع القنابل ، بالاشترائك  
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  
مقاييس خاصة تقبض على القنابل ولا تفلتها إلا بمجهاز كهربيسي يحركه مدد القنابل ، بتحريك  
مفتاح على لوحة امامه ( تشبه مفاتيح لوحة التلمون ) . ووضع القبلة وضماً دقيقاً في رقها  
يسغرق 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 أن تحتظوا بالصمت وأن يظن الناس أنكم حمق ، من  
أن تفتصروا أفواهكم وتحملوا كل شئ »

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

لتعليمات حارة على مصنع نطق . والتكلم إما قائد السرب ، وإما ضابط المخبرات : —

« الهدف القليلة هو مصنع النطق الكيبيائي لـ جيتونكيون . وفي ألمانيا نوات طمان لمصانع النطق . مصانع  
التكرير لمعالجة النفط المستوردة من الخارج أو المستخرج من الآبار ، ومصانع النطق الكيبيائي . ففتح  
« جيتونكيون — بنزين » وهو هدفنا القليلة ، يحتوي على قسمين يرك فيها النطق من النعم بانتظر الجوى  
وقد بدأ الآلات في زيادة هذا المصنع سنة ١٩٣٨ . ومنداد ما يستطيع منه 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 واضح 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 — أكشاك الهدرجة ٣ — وحدات الغاز المائي ٤ — مصنع تحويل أول  
أكسيد الكربون ٥ — مكان تنقية الكربيت

« غاصابة مباشرة بقنبلة كبيرة على دار التكثيف ، حيث تمتد أنابيب الهدروجين الرطبة الضغط إلى

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

« واتلاف المكثف بطل الصنع فيه ، ولما كان استبدال المكثف من أشق الأمور ، فتسديه القنابل إلى دار التكييف أهم هدف القنابل . لأن الاصابة هنا قد تحدث تدميراً لا يقاسب في حال ما مع حجم القنبلة »  
« والصنع يقع على الضفة الشمالية لقناة « أمير » وهي نخدي هنا مسير قناة « رين - هيرن » وترية منها جهة

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

( ثم يلي ذلك وصف الأعلام التي يستطيع الطيارون الاعتماد بها إلى الهدف والطرق المقترحة المفضية إليه )  
« فليكن أن تسلكوا إلى الهدف وتجهزوا مهتمك

« دققوا الملاحظة والخبرة بوضع أعلام بارزة فتاهدها لارجع إليها في المستقبل ، ولاحظوا كذا في موقع المدافع المضادة والأضواء الكشافات . وقد ورد ما يفيد أن في شمال البلدة أضواء كشافات كثيرة مركزة هناك »

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

بقراد القاذبات يسمح لهم مجال 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 المقاومة » أي على أعمال المدافع 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 وموقع حواجز البلونات

ثم يعطى ملاحظو الطائرات - وهم في الوقت نفسه مسددو القنابل - خارقات للهدف . وهي كل ما يأخذونه معهم معرناً لتبيين الهدف والتعرف عليه . والخارقات مبسطة إلى

أقصى حدود التبسيط ، ومطووعة بحبر من ألوان متعددة ، لتمثيل الحراج ، والمناطق المأهولة ،

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 يختب ضابط « الإشارة » في رجال الطائرات ، فيبني عمال

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

وتعيين 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 خبير الظواهر الجوية الحديث . وبعد ما يقول ما عنده ، يلتقي ضابط السلاح

حديثاً موجزاً عن القنابل التي تحملها الطائرات وتجهزها

وقد تستغرق هذه الناحية من التأهب تقارة ثلاثة ارباع الساعة . ولكنها أقصر على الغالب . والجو الذي يسود الجزيرة 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 تفصل 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 انه لم يعرف ما عليه عمله او ما عليه اجتنابه

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 لتقائد الطائرة مع رجال المطار ليستوثق من أن كل شيء في عمله وعلى احسن حال . ويخرج الطائرة ويلتزم بها فوق المطار نصف ساعة من الزمان . وأشد الآلات استراحة للعناية والاهتمام هي الأجهزة الكهربائية والمائية لانه اذا طرأ خلل على وسيلة التخاطب بين رجال الطائرة تمر على التقائد أن يبلغ اوامرهم 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 ، ودفترآ لكتابة الرسائل المختصرة ، ومصباحاً ضئيل النور ، وورقاً رقيقاً طبعت عليه التعليمات الواجب تنفيذها اذا 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 ، وفي جيب آخر من الحقيبة نجد أجهزة الملاح العلية وأقلاماً ملونة ، وفي جيب ثالث سجل الطائرة ، وخارطة الهدف ، وكشف أسئلة على الملاح الاجابة عنها كتابة . وهناك كشف آخر مختصر يحتوي على مسائل يريد خبير الاحوال الجوية اجابة عنها ليتمكن من اتقافية بين الاحوال الجوية كما كانت فعلاً في اثناء الطيران . وفوق الهدف ، وبين الاحوال كما استخرجها من المعلومات والارصاد المتاحة له . ثم هناك جداول الملاح 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 بلبس قميص من الصوف ( جريزي ) فوقه سترة تحتوي على جهاز ينفخ حالاً عند السقوط في اناء . أما الجوارب الملائمة للاقدام فمن حرير وفوقها جوارب صوف ثم أحذية مبطنه بصوف الخمل . وتحتوي خوذة الطيران على قناع الاكسجين وأنبوب يركب في الجهاز المحتوي على الاكسجين . ولم تجر العادة بلبس المايطات ولكنها تحفظ في متناول كل رجل

من رجال الطائرة حسب مقعده فيها . أما الطيار فيجلس على هايطنه وقبل أن يركب الرجال طائراتهم يعطون أوكياساً من الورق تحتوي على جرائدهم وهي تختلف باختلاف مواد الطعام المتاحة قبل بدء الطائرة . وأفضلها جراية تشمل بصع قطع من « البسكويت » وتناحة أو رتقالة ، ولو حاك من الشكولاته ومقداراً من سكر الشير ، واللادن ، والعب المنجف . وكل رجل من رجال الطائرة يحمل زجاجة ( ترموس ) تحتوي على شاي ساخن أو قهوة ساخنة . وينقل الرجال الى طائراتهم المفرفة في جنات المطار بسيارة نقل

### الرحلة

تبدو القاذفة ضخمة على الارض ، في دعائها الاسود تلوه الحروف التي رمز اليها وصورة أو رسم من صنع الخيال ، يختاره الرجال أو القائد — كرم قوس منحنية ومهم مشدود الى الوتر ، أو صورة طائر ناشر جناحه . ولكنها على ضخامتها البادية ، ضيقة الجنبات في الداخل . يزحف المدفعي الى ثابته ويوسد 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 تخصى الطائرات الذاهية والآية . ولكل طائرة حروف تدل على المحطة التي تقبع كما لها حرف خاص تعرف به في أثناء القارة . وللمحطة اسم رمزي كذلك . والطريقة المستعملة كما يلي : —  
 هالو بارنس ( الاسم السري للمحطة ) هالو بارنس E يكلم E الحرف الاول من Edward  
 يتكلم ، هل تسمني ، هل تسمني ؟ اليك ، اليك

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

ويلاحظ ان جميع الاشارات تتكرر عبارة عبارة للاسئاق من فهمها وتقوم الطائرات واحدة في أثر واحدة ، في فترات تتفاوت من دقيقتين الى خمس دقائق ، وتعطى الاشارة بالقيام من قبل الرجال الشرفين على المدرج التير فيضيثون مصباحاً أخضر او مصباحاً أحمر ، يشير الاول بالقيام والثاني بالتريث . وفي أثناء القيام أو النزول الى الارض تنف سيارة اسعاف وعربة مطافي . وقرب 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 القاذفات من

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

فاذا بلغت ارتفاع الف قدم اتجهت في سيرها صوب الهدف. وإذا كانت الريح ملائمة اتجهت الطائرة تواءاً الى الهدف من دقيقة ارتفاعها في الهواء. ولكن اذا لم تكن ملائمة حومت فوق المطار، لأن القائد يريد ان يتسوق 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». وحالما 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

وعند ما 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 مضباحه الخافت الضوء. وعامل الجهاز اللاسلكي يملك مضباحاً 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. والطابية تتحرك بقوة محرك، وتدور تدويراً سهلاً في كل جهة. وأول ما يعنى به المدفعي هو امتحان الطابية 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: —

«الامر الذي يسترقت النظر في طابية الذيل هو شعور العزلة الذي تولده. فأنت رواء ذيل الطائرة ولا تستطيع أن ترى شيئاً منها إلا اذا التفت جانباً لتتحسس كأنك ملق في الفضاء. وقد يبدو هذا غريباً ولكنه في الواقع أخاذ. وهو يعطيني على الشعور أنني في طائرة غير طائرة زفاني. انني أسمع أصواتهم وأعلم أنهم هناك في الطرف الاخر من الطائرة ولكنني اشعر انني بعيد عنهم وأني وحدي. واذا أتوى القيام بمهمتي وحدي أريد أن أشعر أنهم يتولون القيام بهمهم غير خلاصين هجوماً عليهم من الوراء»

«وقد أتاني بعض المدفعيين أن شعور الوحدة هذا يقل عليهم في البدء، ولكنني أتفقت غير يسير من

الوقت في أعمالها الخاصة ، فترتفع على وطأة هذا الاحساس . . . فقلنا أن نبي يظن الليلة في ما يبتاعه الخليفة لان نشاط مطاردات الاعتداء كان وانرا في الليل الماضي ، وغير قليل من مدهيينا اشتكوا منها . لم تنه ان من قبل فرس كثيرة لاستعمال مدافعنا الا في اثناء القتال في فرنسا ، عند ما أتبعنا لدافعنا أهداف متقدمة على الارض . من ارتفاع يسير . . . نحن الآن نرتفع في هذه فوق الاعلام القاسية المرونة تحتنا . لقد اجتزنا الساحل واستأذنا القائد في اطلاق مدافعنا على البحر لكي تتحقق من ملاحيتنا . وهناك فوق البحر ، على محاذاتنا ، أرى طائرة أخرى ، انها بيضاء ، نبل يجوز أن تكون من طراز مير شدت ١١٠ ؟ اني أبلغ ذلك الى القائد وأتسما بنظري ولكنها عند ما تتعرف أتبين ذيل قاذفة من طراز « ولجن » . واذا بها قد ظابت عن النظر في الظلام . نأمن لها صيداً طياً »

ورجال الطائرة لا يكتفون من التخاطب ، على الغالب ، بوسيلة « التخاطب الداخلي » لان أعمالهم تشعلهم . ثم انهم لا يريدون أن يسرفوا في استعمال الاكجين

إن الطائرة الآن فوق الساحل الهولندي ، ولعلها فوق طبق من الغيوم . فاذا كان الطيق كشيئاً تتحقق الملاح من مسير طائرته بالنجوم أو بقذيفة مدفع مضاد . واذا كان الليل صافياً استنطاع 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 قذائف هذه المدافع عند انطلاقها من مستوى الطائرة العالي ، كأنها عيون وحوش تلعب في الظلام . ثم إذ تنفجر على مقربة من الطائرة ، تظهر كأنها كرات من النار . وكان الالمان في مرحلة الحرب الأولى ، يطلقون سلاسل من الكرات الحمر ، فتبدو كأنها مرتفعة متهادية 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 ، ويكرن الملاح قد تقدم إلى الامام واحتلقي منبطحاً ، أو جلس ، متأهياً لالتقاء القنابل . وهو ينطبع أو يجلس وفقاً لطرز القاذفة . أما سؤال الطيار الموجه الى الملاح فيكون « هل حان الوقت لننجه 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 صاحباً في الهواء . وعلى كل حال فالرجح أنه تجنب تنبيه العدو بما يستطيع

والإقبال سيأخذ 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 ، يملن 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 . فاذا أراده أن ينحرف يساراً قال له « يساراً يساراً » مرتين أو « يميناك »

مرة واحدة . وسبب ذلك أن وسبة التخاطب الداخلي قد تشوبها أحياناً مقلقة تحول دون تبيين الكلام المنطوق 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 محققاً في « منظار القذف » ، وفي تناول يده عددٌ 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 زوم الأمر أمكن إطلاق القنابل اطلاقاً ذاتياً عند ما تبلغ الطائرة موقفاً معيناً مبيئياً على « المنظار » . ولا تكاد القنابل تسقط حتى يقول الملاح « سقطت القنابل » . فلنمدد الآن إلى المدغمي ولنلق نظرة عليه . الأفرء شديد بأن يجلس متفرجاً على القنابل السابقة . ولكن مهنة غير التفرج لأنه يجب أن يكون دائم اليقظة لمراقبة مطاردات الأعداء التي تهاجم قاذفته . ومع ذلك يستطيع أن يلح في معظم الأحيان ما يحدث ، وبخاصة إذا كانت القنبلة من النوع الجديد التي يحدث ومضاً كبيراً عندما تنفجر . إن الطائرة الآن قد حوت مسيرها وأنجحت صوب قاعدتها . ولكن لا يزال أمامها أن تواجه قنابل المدافع المضادة والأضواء الكشافة

### العودة

يتعين على عامل الجهاز اللاسلكي 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 ، وينتظر وصول الرد إليه من أكثر من مكان . وعندما يعرف موقع الطائرة يرسم الملاح خطاً جديداً للسير . وإذا كانت الطائرة على مسافة ما من الساحل الإنكليزي استطاع إذا شاء أن يحصل على توجيه مغنطيسي على مقربة من « حجرة الأعمال الحربية » في محطة ما توجد « حجرة اللاسلكي » حيث المراقبة دائمة . وهناك عامل لاسلكي يستمع دائماً على الأمواج الخاصة المعنية لتلك المحطة . وعندما تقترب الطائرة من مطارها الأصلي ، يستعمل التلفون اللاسلكي وتوجه إلى النزول على أرض المطار بتعليمات صادرة من « مكتب المراقبة » . وطيار القاذفات يتوَّج على

ما يعرف « بالطيران الآمى » أي الطيران بغير أن يتهدى يسلمهم ما على الأرض، كما يدرب على فن التزول إلى أرض المطار بغير معرأة ما إلا شعاعاً لاسلكية وبنظام بسيط من الاشارات الضوئية فيعرف أين هو، سواء أراى الأرض أم لم يرها. وإذ كان الجو قائماً طلب الطيار معرفة الضغط البارومتري فوق القاعدة، فيمكنه ذلك من ضبط بارومتره ومن تبين ارتفاعه عن سطح الأرض تبييناً 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 بأقلام مختلفة الألوان أو على رسوم ببطاقات صغيرة خاصة وقد يحدث أحياناً أن يعطى الضابط 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 بعباد تزوله الى الأرض. وإذا وصلت عدة طائرات معاً تنبئهم الاشارة بتربب تزولهم الى الأرض. أما الطائرات المنتشرة فتعصم فوق المطار على ارتفاع معين. وهناك مدرج مضاء أقيمت على أحد جانبيه زاوية دليل الهبوط، وأنوار هذا المدرج تضاء كلما تمت طائرة بالزول الى الأرض

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

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

« أقيمت القتال الحرة الى الشمال من الموضع الجاني ... بدت النيران لي كأنها نيران المسم ... لم أعين من رؤية الانفجارات بسبب الاضواء الكثيفة ... كانت الاضواء الكثيفة فوق برلين كثيرة فأضاحت قتال المدافع المنادة عند انفجارها ... صفان من المرائح التوجهية ... أقربنا من الهدف في ثبات ورأيت لمدان القتال المنجرة ... كانت قتال المدافع المضادة تليق هنا ... وعند ما أقيمت القتالية الجديدة من ارتفاع ١٢ ألف قدم، ارتفعت الطائرة كأن قنبلة قد انفجرت قريباً. كان الصرب يتلوا الضاح ... ان الصرب كان ساعراً ... »

ثم وقد أشرف الصبح على الانبلاج، يتناولون الفطور ويأوون الى مبضعهم