

خلبانان تاسکیگی

تشریح فہم سپگم

مصوگرگن: چگکپنر ..

پمرچپ پچلرضض ضفض ؑ ..



فهرست

فصل ۱
دو آمریکا | ۱۳



فصل ۲
پرواز | ۲۲



فصل ۳
به مردان بیشتری نیاز داریم! | ۳۱



فصل ۴
نخستین کلاس | ۳۷



فصل ۵
راه نظامی | ۴۷



فصل ۶
دُم‌سرخ‌ها! | ۵۷



فصل ۷
جنگیدن در آسمان | ۶۵



فصل ۸
هزینه جنگ | ۷۷



فصل ۹
هدف: برلین! | ۸۷



فصل ۱۰
پیروزی مضاعف انکار می شود | ۹۸

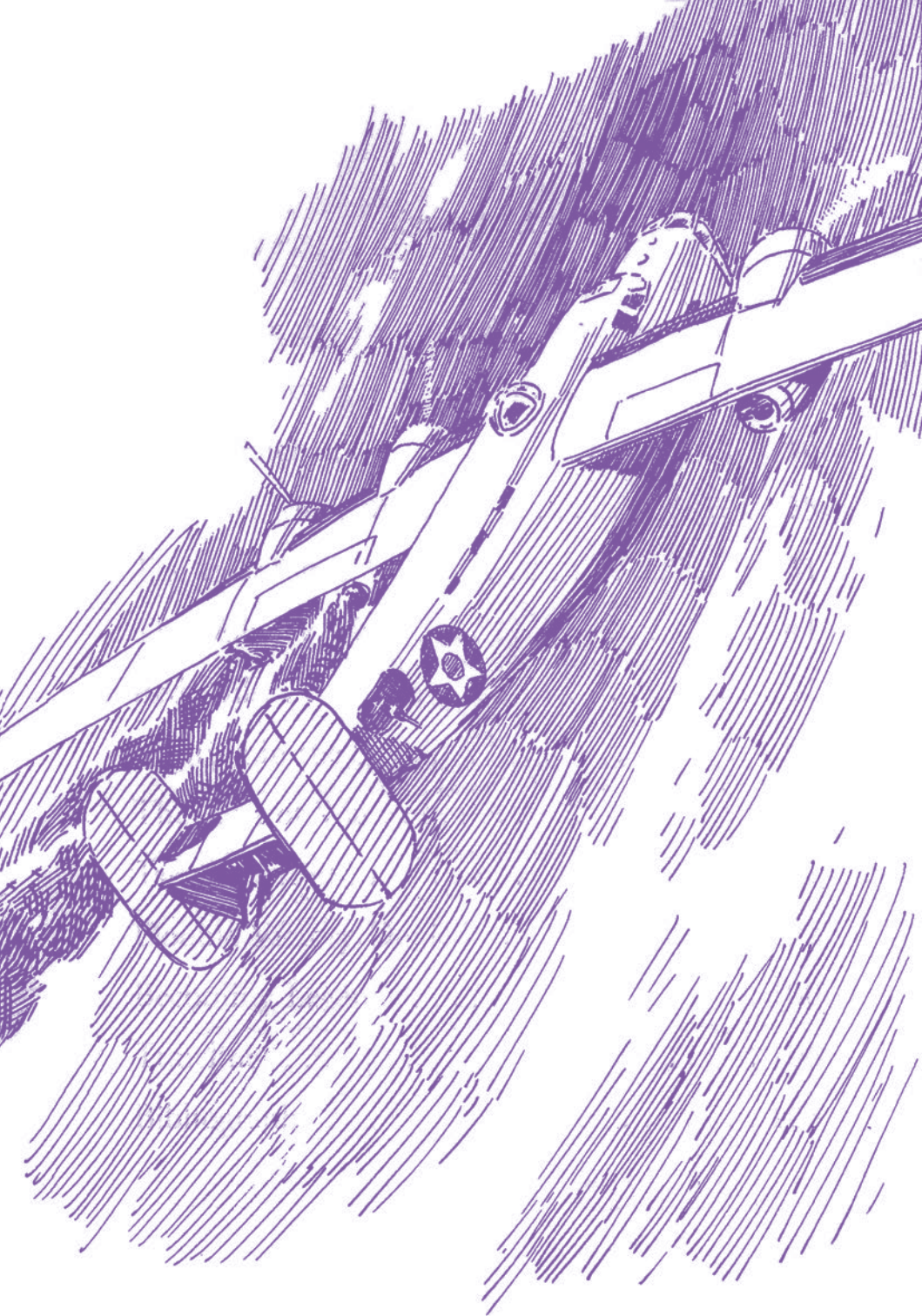


فصل ۱۱
مردان افسانه‌ای | ۱۰۶



سیر تاریخی خلبانان تاسکیگی | ۱۱۲

سیر تاریخی جهان | ۱۱۳



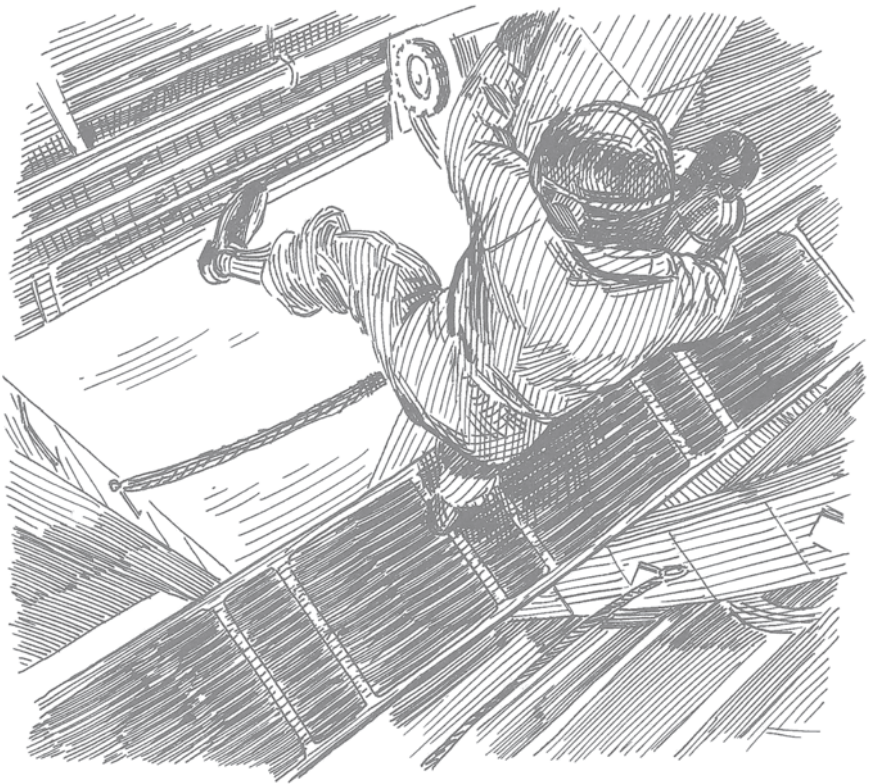
۲۰ ژانویه ۱۹۴۵

به نظر نمی‌رسید هواپیما بتواند به پایگاه هوایی خود در ایتالیا بازگردد. لاری فلاشر، خلبان آمریکایی در داخل هواپیمای بمب افکن ب-۲۴ که به زحمت در آسمان حرکت می‌کرد، به لرزه افتاده بود.

بیش از پنج سال از شعله‌ور شدن جنگ جهانی دوم در اروپا می‌گذشت. در اواخر سال ۱۹۴۱، ایالات متحده آمریکا به انگلستان، کانادا و کشورهای دیگر پیوسته بود تا آلمان و متحدان آن را شکست دهد.



بمب افکن‌های ب-۲۴ نقش مهمی در پیروزی داشتند. اما هواپیماهای فلاشر هنگام بمباران پایگاه هوایی آلمانی در اتریش، هدف قرار گرفته بود. دو تا از موتورهای هواپیما از کار افتاده بودند. دریاچه‌های پرتاب بمب که در شکم هواپیما قرار داشتند، در حالت باز گیر کرده بودند. باد در دمای شصت درجه زیر صفر

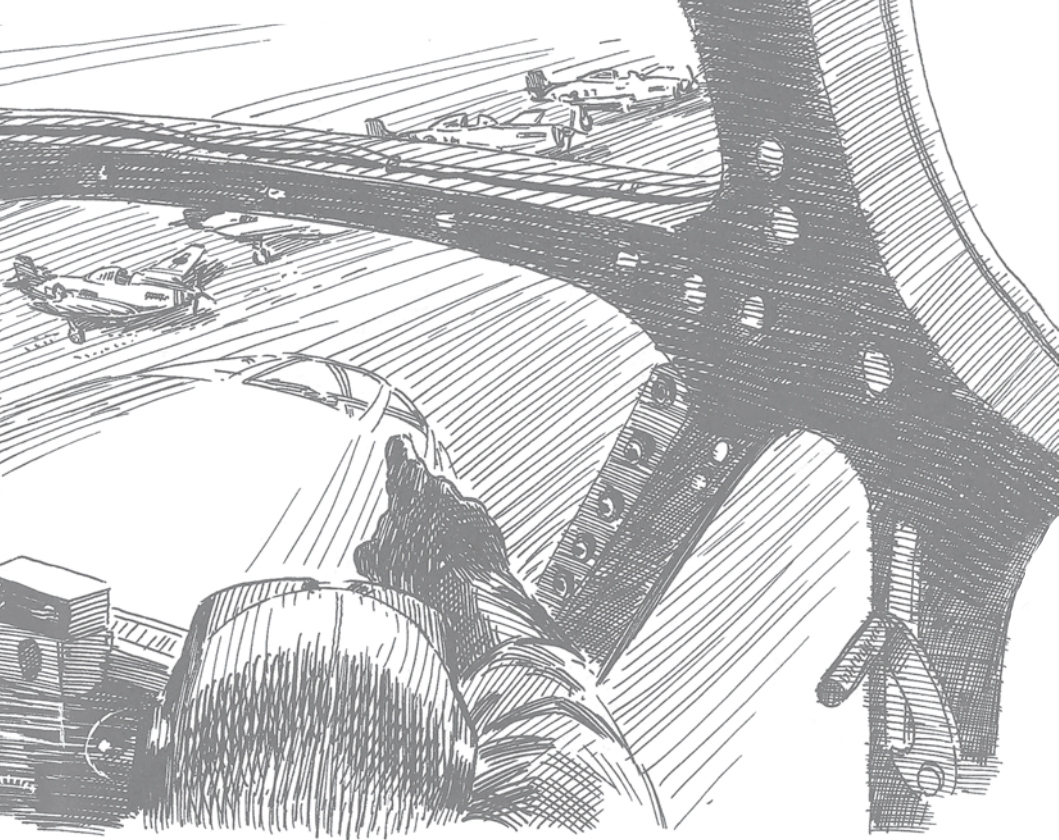


روزه می‌کشید. فلاشر در تلاش برای آزادسازی و بستن دریچه‌ها، یکی از پوتین‌های خود را از دست داده بود.

اکنون می‌ترسید که پای خود را بر اثر سرمازدگی از دست بدهد. هواپیما را باید هرچه زودتر به زمین می‌نشانند. اما در کجا؟ آن پایین، ساحل ایتالیا به سرعت نزدیک می‌شد. فلاشر و بقیه خدمه دنبال جای مناسبی برای فرود بی‌خطر هواپیما می‌گشتند. کمک خلبان بود که بهترین موقعیت را یافت. یک پایگاه هوایی را تشخیص داده بود، اما پایگاهی که روی هیچ‌یک از نقشه‌های آن‌ها نبود.

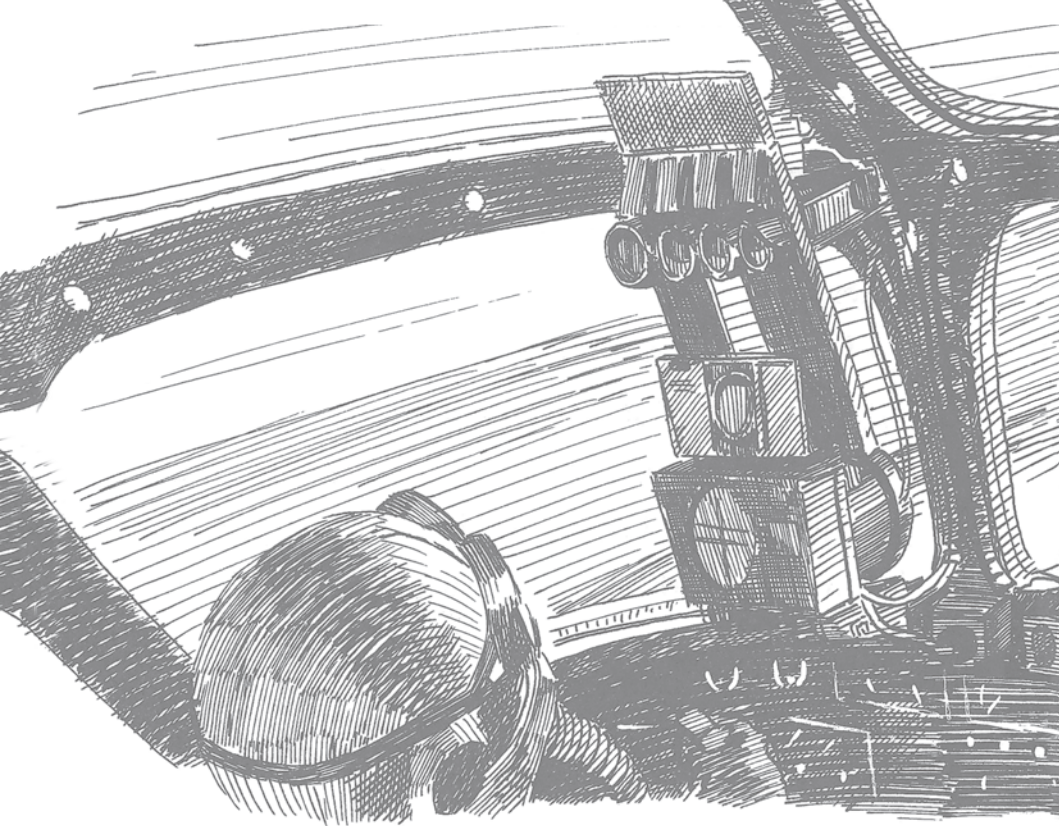
فلاشر بعدتر به یاد آورد «ما واقعاً فکر می‌کردیم آن جا یک پایگاه آلمانی است، زیرا روی هیچ‌یک از نقشه‌های ما نبود.» اگر این پایگاه متعلق به آلمان بود، خلبان و خدمه هواپیما اسیر می‌شدند. اما چاره دیگری غیر از فرود در این پایگاه نداشتند.

خلبان با دقت هواپیما را برای فرود به زمین نزدیک کرد و دید که پایگاهی که در آن فرود می‌آید، یک پایگاه آلمانی نیست. باند فرودگاه پر از هواپیماهای آمریکایی بود! لکه‌های رنگ سرخ این هواپیماهای موستانگ پ-۵۱ نشان می‌داد که بخشی از اسکادران رد تیلز (دُم سرخ‌ها) هستند. این هواپیماهای جنگنده به خاطر پشتیبانی از بمب افکن‌های آمریکایی در آسمان دشمن معروف شده بودند.



اسکاداران رد تیلز چندبار فلاشر و خدمهٔ او را در حین انجام
مأموریت‌های بمباران نجات داده بودند. به گفتهٔ یکی از خدمه
«آنها فرشتهٔ نجات ما بودند.»

فلاشر و خدمه‌اش نفس راحتی کشیدند! آنها از هواپیما
بیرون آمدند تا به سربازانی که نزدیک می‌شدند، سلام کنند؛
اشتیاق داشتند که با اعضای اسکاداران رد تیلز، که قبلاً در
آسمان آنها را دیده بودند، از نزدیک ملاقات کنند. آنچه دیدند
بزرگ‌ترین غافلگیری در طول عمرشان بود.



فلايشر بعدتر گفت: «همه آن‌ها سیاه‌پوست بودند! واقعاً
تکان‌دهنده بود!»

چرا دیدن خلبانان سیاه‌پوست در سال ۱۹۴۵ این‌قدر
تعجب‌آور بود؟ فلايشر مردی سفیدپوست از اهالی نیویورک بود.
همه ده نفر خدمه او هم سفیدپوست بودند. تنها سیاه‌پوست‌هایی
که تا آن زمان فلايشر در ارتش دیده بود، آشپز یا پیشخدمت بودند.
خلبانان رد تیلز، خلبان‌های جنگی معمولی نبودند.



آن‌ها خلبانان معروف تاسکیگی بودند. آن‌ها نخستین
خلبانان رنگین‌پوست ارتش آمریکا بودند. اما به نظر فلاشر و همه
خدمه سفیدپوست هواپیمای او، وجود آن‌ها «محرمانه‌تر از وجود
بمب اتمی بود!»

فصل ۱ دو آمریکا

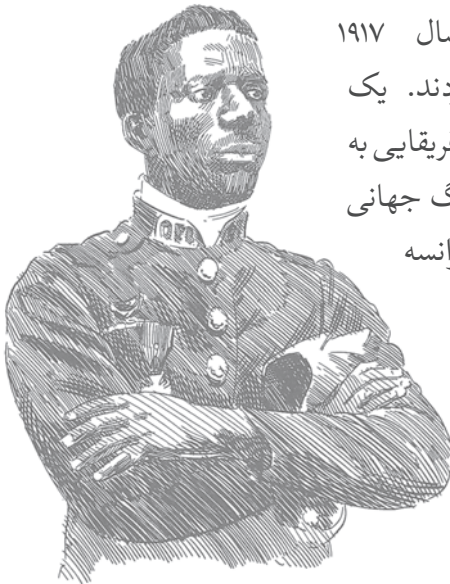
در اواخر سال ۱۹۳۹، جنگ جهانی دوم در اروپا شروع شد. در آن زمان ایالات متحده آمریکا هنوز وارد جنگ نشده بود. اما ارتش قصد داشت برای روز مبادا آمادگی داشته باشد. بنابراین «برنامه آموزش خلبانان غیرنظامی» را در بسیاری از دانشگاه‌ها و کالج‌ها شروع کرد.



این برنامه برای آموزش خلبانی به جوانان آمریکایی به راه افتاده بود. اگر کشور آمریکا در جنگ اروپا درگیر می‌شد، خلبانان بیشتری برای نبرد آماده بودند.

اما همه نمی‌توانستند به این برنامه ملحق شوند. این برنامه فقط مخصوص آموزش سفیدپوستان بود.

در یک گزارش نظامی مربوط به سال ۱۹۲۵ آمده بود که سیاه‌پوستان به اندازه سفیدپوستان باهوش و شجاع نیستند. در آن زمان اعتقاد بر این بود که سیاه‌پوستان نمی‌توانند خلبانی یاد بگیرند. اما این عقیده کاملاً نادرست بود!



سیاه‌پوستان از سال ۱۹۱۷ با هواپیما پرواز می‌کردند. یک خلبان آمریکایی با تبار آفریقایی به نام یوجین بولارد در جنگ جهانی اول به نیروی هوایی فرانسه پیوست و با آلمانی‌ها جنگید. او چندین نشان شجاعت دریافت کرد.

یوجین بولارد

در سال ۱۹۲۰، زنی از اهالی جنوب آمریکا به نام بسی کولمن به فرانسه رفت تا برای خلبانی آموزش ببیند. در سال ۱۹۲۱، او نخستین خلبان زن سیاه‌پوست آمریکایی بود. کولمن به آمریکا بازگشت و در گوشه‌وکنار کشور به سخنرانی پرداخت و در نمایش‌های هوایی شرکت کرد. او قصد داشت پول کافی برای تأسیس



بسی کولمن

مدرسه خلبانی برای آمریکایی‌های سیاه‌پوست جمع کند. متأسفانه در سال ۱۹۲۶، بسی در یک حادثه غم‌انگیز هوایی کشته شد، در حالی که هنوز نتوانسته بود رؤیای خود را به واقعیت تبدیل کند. سه سال بعد، «باشگاه خلبانی بسی کولمن»، به یاد او، در لس‌آنجلس تأسیس شد.

قوانین جیم کرو

در نیمهٔ اول قرن بیستم، سیاه‌پوستان قربانی تبعیض نژادی بودند و حق نداشتند در کنار سفیدپوستان باشند. مخصوصاً در ایالت‌های جنوبی آمریکا، سیاه‌پوستان اجازه نداشتند در محله‌های سفیدپوست‌نشین زندگی کنند، در رستوران‌های آن‌ها



غذا بخورند یا با سفیدپوست‌ها به یک مدرسه بروند. در ویتترین
فروشگاه‌ها تابلوهایی دیده می‌شد که روی آن‌ها نوشته بودند
«فقط مخصوص سفیدپوست‌ها». حتی باید از آبخوری‌های
جداگانه آب می‌نوشیدند. این مقررات را «قوانین جیم کرو»
می‌نامیدند.

این قوانین در ارتش هم حاکم بود. آسایشگاه‌ها و
غذاخوری‌های سربازان سیاه‌پوست از سربازان سفیدپوست جدا
بود. افسران سفیدپوست می‌توانستند به سربازان سیاه‌پوست
فرمان بدهند، اما افسران سیاه‌پوست اجازه نداشتند به سربازان
سفیدپوست دستور بدهند. سیاه‌پوستان شهروند و سرباز درجه
دو شمرده می‌شدند.

نام جیم کرو از یک شخصیت ابله و دست‌وپاچلفتی
نمایش‌های موزیکال اوایل تا اواسط قرن نوزدهم گرفته شده بود.
جیم کرو مردی سیاه‌پوست بود، اما همیشه بازیگری سفیدپوست
که به شکل سیاه‌پوست‌ها گریم شده بود، نقش او را بازی می‌کرد.
قرار بود این شخصیت سیاه‌پوست‌ها را دست بیندازد و به آن‌ها
توهین کند. در سال ۱۹۴۶، با تصویب قانون حقوق مدنی در
کنگره، قوانین جیم کرو لغو شد.

در ماه مه سال ۱۹۳۹، دو مرد سیاه‌پوست به نام‌های چانسی اسپنسر و دیل وایت با یک هواپیمای قدیمی از شیکاگو به واشینگتن دی‌سی پرواز کردند. آن‌ها می‌خواستند بقیه سیاه‌پوستان را به خلبان شدن تشویق کنند.



چانسی اسپنسر

دیل وایت

این دو خلبان، در واشینگتن، با سناتور هری اس. ترومن (که در سال ۱۹۴۵ رئیس‌جمهور آمریکا شد) ملاقات کردند. ترومن

هواپیمای قدیمی و قراضه‌ای را که با آن پرواز کرده بودند، از نزدیک دید. او گفت: «اگر شما این قدر جرئت داشته‌اید که با این ابوطیاره از شیکاگو تا این جا پرواز کنید، من هم به اندازه کافی

جسارت دارم تا هر کاری از دستم برمی‌آید، برای شما انجام دهم.»

هری ترومن به حرف خود عمل کرد. بعدتر در همان سال، کنگره شش برنامه آموزش خلبان غیرنظامی را برای سیاه‌پوستان تصویب کرد. معروف‌ترین این برنامه‌ها در مؤسسه تاسکیگی در ایالت آلاباما اجرا می‌شد.



هری اس. ترومن

آموزشگاه خلبانی کافی



کورنلیوس کافی

ویلا براون

آموزشگاه خلبانی کافی در سال ۱۹۳۸ در شیکاگو، واقع در ایالت ایلینویز، افتتاح شد تا به سیاه‌پوستان پرواز با هواپیما را آموزش دهد. (بعضی از فارغ‌التحصیلان آن بعدها به خلبانان تاسکیگی پیوستند.)

کورنلیوس کافی نخستین بار در حدود سیزده سالگی سوار هواپیما شد. یک خلبان دوره‌گرد به شهر آمده بود. خلبانان دوره‌گرد در اجرای حرکت‌های نمایشی و خطرناک مهارت داشتند. خلبان دوره‌گرد سفیدپوست از کافی خواست سوار هواپیما شود تا بتواند با ترساندن او سرگرم شود. در آسمان، خلبان هواپیما را



به چرخش درآورد، سپس به
سوی زمین شیرجه رفت.
خلبان هر کاری توانست
انجام داد تا کافی را بترساند.
اما کافی از هر لحظه پرواز خود
لذت برد و خلبان را تحت تأثیر قرار
داد.

کافی به خبرنگاری گفت: «او به من توصیه کرد که به فکر پرواز باشم.» اما نتوانست مدرسه‌ای پیدا کند که به سیاهپوستان آموزش خلبانی بدهد. بنابراین او و دوستش، جان رابینسون، تصمیم گرفتند با استفاده از موتورِ موتورسیکلت یک هواپیما بسازند و خودشان خلبانی یاد بگیرند.

ویلا براون با کافی و رابینسون آشنایی داشت. او هم عاشق پرواز کردن بود. چهار سال بعد، ویلا و کافی یک مدرسهٔ آموزش خلبانی باز کردند که در آن «همیشه در هر کلاس دهنفره یک سفیدپوست و یک دختر حضور داشتند. هدف این بود که به دولت آمریکا نشان بدهند سیاهپوست‌ها و سفیدپوست‌ها، پسرها و دخترها، می‌توانند در کنار یکدیگر آموزش ببینند.»

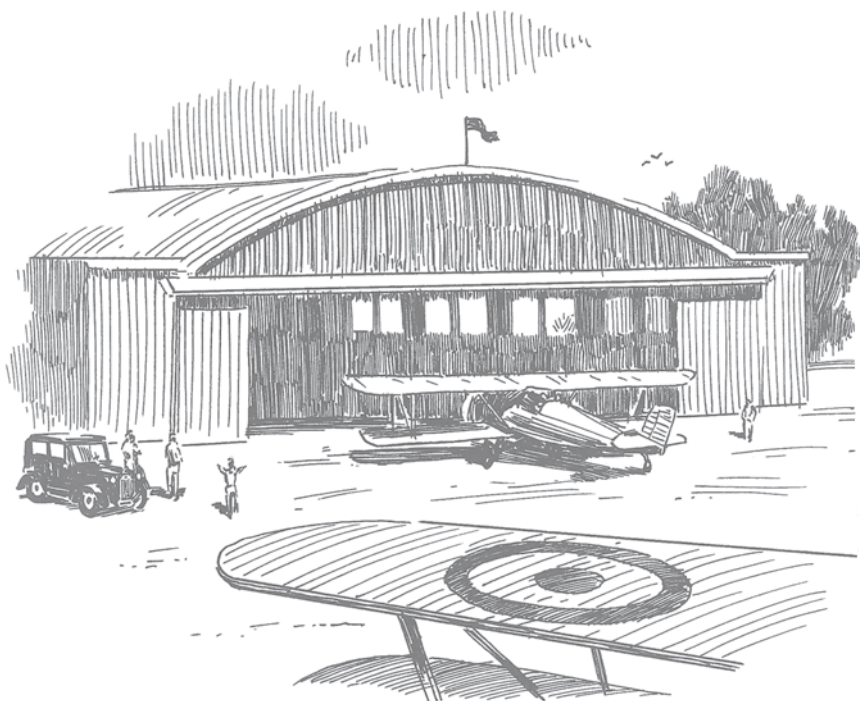
فصل ۲

پرواز



مؤسسه تاسکیگی، کالج معروف سیاه‌پوستان بود که بروکر تی. واشینگتن در سال ۱۸۸۱، در شهر تاسکیگی واقع در ایالت آلاباما، تأسیس کرده بود. متأسفانه نزدیک‌ترین فرودگاه ۶۵ کیلومتر با آن جا فاصله داشت. قبل از شروع و ادامه برنامه آموزش خلبانان غیرنظامی، باید کارهای زیادی انجام می‌شد.

این مدرسه مزرعه‌ای را اجاره کرد تا فرودگاه خود را در آن بسازد. نخستین کلاس بیست دانشجو داشت؛ هجده مرد و دو زن. دانشجویان ناچار بودند مزرعه را درو کنند و باندی برای پرواز بسازند. آن‌ها آشیانه‌ای هم ساختند. (آشیانه ساختمانی است که هواپیما در آن نگهداری می‌شود). این آشیانه برای سه هواپیمای کوچک آموزشی به نام پایپر کاب جا داشت. دانشجویان کلاس درس را هم خودشان ساختند.



مؤسسه تاسکیگی

مؤسسه تاسکیگی در سال ۱۸۸۱، پس از آن تأسیس شد که یک سیاستمدار سفیدپوست به نام دبلیو. اف. فاستر از یک برده سابق



بروکر تی. واشینگتن

پرسید چگونه می‌تواند رأی آمریکایی‌های سیاه‌پوست را جذب کند. برده سابق، که لوئیس آدامز نام داشت، پیشنهاد کرد مدرسه‌ای برای سیاه‌پوستانی مثل خود او، تأسیس شود. سناتور فاستر مقامات ایالت آلاباما را قانع کرد که مؤسسه آموزش عادی و صنعتی تاسکیگی را

تأسیس کند. اما چه کسی باید آن را اداره می‌کرد؟ معلمی از بروکر تی. واشینگتن نام برد که خود زمانی برده بود.

واشینگتن از سال ۱۸۸۱ تا زمان درگذشت خود در سال ۱۹۱۵، مدیر و معلم این مؤسسه بود. مؤسسه کار خود را در کلبه‌ای یک‌اتاقه شروع کرد و در آن زمان فقط سی دانشجو داشت.

در سال ۱۹۱۵، مؤسسه تاسکیگی بیش از هزار و پانصد دانشجو داشت و به یکی از مدرسه‌های برجسته کشور تبدیل شده بود. در برنامه آموزش خلبانان غیرنظامی در تاسکیگی حدود چهارصد خلبان آموزش دیدند. پس از شروع جنگ جهانی دوم، تقریباً یک هزار خلبان نظامی هم در چارچوب برنامه خلبانان تاسکیگی آموزش دیدند.

امروز این مؤسسه به نام دانشگاه تاسکیگی معروف است و بیش از سه هزار دانشجو دارد.



نخستین بخش از برنامه آموزشی، آموزش زمینی نام داشت. در آموزش زمینی، دانشجویان نحوه بررسی وضعیت هوا و نقشه خوانی را یاد می‌گرفتند. آن‌ها با بخش‌های مختلف هواپیما و طرز کار آن‌ها نیز آشنا می‌شدند.



سرخلبان، چارلز آلفرد آندرسون، سرپرستی نخستین گروه از دانشجویان خلبانی را به عهده داشت. آندرسون یکی



چارلز آلفرد آندرسون

از نخستین آمریکایی‌های آفریقایی‌تبار بود که توانسته بود گواهی‌نامه خلبانی بگیرد. همه او را «رئیس» صدا می‌زدند. وقتی همه دانشجویان کلاس او در امتحان کتبی قبول شدند، قبولی آنها در سطح ملی در اخبار منعکس شد. هیچ کلاس دیگری در آن ناحیه - با دانشجویان

سفیدپوست یا سیاه‌پوست - به چنین موفقیتی دست نیافته بود. چیزی نگذشت که مدرسه به فرودگاهی بزرگ‌تر و هواپیماهای جدیدتر نیاز پیدا کرد. کمک از جایی رسید که انتظارش نمی‌رفت؛ بانوی اول آمریکا به کمک آنها آمد.

النور روزولت، همسر فرانکلین دلانو روزولت، رئیس‌جمهور آمریکا بود. او یک برنامه رادیویی هفتگی و ستونی در روزنامه داشت. او به سراسر کشور سفر می‌کرد تا با آمریکایی‌های تلاشگر دیدار کند.



النور روزولت

النور روزولت عاشق پرواز بود! او با خلبان زن معروفی به نام امیلیا ارهارت دوست بود. بانوی اول آمریکا به برنامه آموزش خلبانان غیرنظامی بسیار علاقه‌مند شد. به نظر او زنان و سیاه‌پوستان نیز باید خلبانی می‌آموختند.

امیلیا ارهارت



در مارس سال ۱۹۴۱، النور روزولت در فرودگاه تاسکیگی توقف کرد. او در ستونی دربارهٔ سفر خود نوشت «در چرخش کامل... این پسرها و خلبانان خوب. من این فرصت را یافتم تا سوار یکی از این هواپیماهای آموزشی کوچک بشوم که سرمربی آن را هدایت می‌کرد و این سرزمین زیبا را از آسمان تماشا کردم.»

آن سرمربی، همان سرخلبان چارلز آندرسون بود. عکسی از «سرخلبان» و بانوی اول، در حالی که در کابین هواپیمای او نشسته بود و لبخندی بر لب داشت، در روزنامه‌های سراسر کشور چاپ شد. آن عکس فراتر رفت و به سفیدپوستان نشان داد که سیاه‌پوستان هم می‌توانند خلبان شوند. به کمک النور



روزولت، یک بنیاد خیریه وامی به مبلغ ۱۷۵۰۰۰ دلار برای ساختن فرودگاهی بزرگ‌تر در تاسکیگی اختصاص داد. این فرودگاه را، به یاد دومین رئیس مؤسسه تاسکیگی که رابرت موتون نام داشت، فرودگاه موتون نامیدند.