بسم
الله
الرحمن
الرحيم

Vol de Nuit

Antoine de Saint-Exupéry

Folio

سرشناسه: سنت اگزوپری، آنتوان دو، ۱۹۰۰ - ۱۹۴۴م.
Saint-Exupery, Antoine de
عنوان و نام پدیدآور: پرواز شبانه/ نوشته آنتوان دو سنت اگزوپری؛
ترجمه پرویز داریوش.
مشخصات نشر: تهران: امیرکبیر، ۱۳۹۲.
شابک: ۰-۱۴۱۱-۰۰-۹۶۴-۹۷۸
وضعیت فهرست نویسی: فاپا
یادداشت: چاپ دوازدهم: ۱۴۰۳.
شناسه افزوده: داریوش، پرویز، ۱۳۰۱ - ۱۳۸۰.، مترجم
رده‌بندی کنگره: ۱۳۹۲ ۴پ۳ن/ PQ۲۶۲۳
رده‌بندی دیویی: ۸۴۳/۹۱۲
شماره کتابشناسی ملی: ۲۴۸۲۶۳۹

پرواز شبانه

آنتوان دو سنت اگزوپری

ترجمهٔ پرویز داریوش

پرواز شبانه

آنتوان دو سنت اگزوپری

ترجمهٔ پرویز داریوش

چاپ دوازدهم ۱۴۰۳ • ۱۰۰۰ نسخه

چاپ و صحافی: واژه‌پرداز اندیشه

دفتر مرکزی: تهران، ضلع جنوب شرقی چهارراه مخبرالدوله، پلاک ۲
شماره تماس: ۳۳۹۰۰۷۵۱-۲
کدپستی: ۱۱۴۳۸۱۷۸۱۸

amirkabirpub.ir

همهٔ حقوق مادی و معنوی این کتاب برای
مؤسسهٔ انتشارات امیرکبیر محفوظ است.

مقدمه

شرط لازم و حتمی برای بقای شرکت‌های خطوط هوایی همانا رقابت با تمامی دستگاه‌های حمل‌ونقل دیگر بوده است. در این کتاب ریویر[1] که گویی برای رهبری دیگران به جهان آمده است، این گیرودار را چنین خلاصه می‌کند: «این مسئله جنبهٔ حیاتی دارد؛ چون آن مقدار که روزها از کشتی‌ها پیش می‌افتیم هر شب از نو عقب می‌مانیم.» این خط شبانه که در بدو کار مورد خرده‌گیری بسیاری قرار گرفت اما پس از گذراندن دورهٔ آزمایش به‌صورت پیشنهاد عملی مورد قبول واقع شد، هنگام نقل داستان این کتاب هنوز خطرات بسیار داشت زیرا که نفس خیانت‌پیشهٔ تاریکی شب نیز سربار تمامی وحشت‌های زهرآگین راه‌های هوایی و خطرات ناگهانی آن شده بود. هرچه زودتر باید این نکته را ذکر کنم که هرچند اکنون نیز این خطرها بسیارند بازهم هر روز از مقدار آن‌ها کاسته می‌شود زیرا هر سفر که بر سفرهای پیشین می‌افزاید بر سهولت سفر بعدی علاوه می‌کند. هوانوردی نیز همچون کاوش در سرزمین‌هایی که هنوز بر نقشه ثبت و ضبط نشده‌اند کاری است که در ابتدای امر

1. Rivière

قهرمانانه بوده است وکتاب پرواز شبانه که سرگذشت غم‌انگیز یکی از پیشاهنگان هوانوردی را بازمی‌گوید، همچنان‌که باید نوای اصیل حماسه را به گوش می‌رساند.

با اینکه نخستین کتاب سنت‌اگزوپری را بسیار دوست می‌دارم این یک را سخت بدان ترجیح می‌دهم. در چاپار جنوب سنت‌اگزوپری، تجربه‌های یک هوانورد را، آمیخته با جریان رگه‌های احساس و عاطفه، با دقت جذاب و گیرایی توصیف کرده است، که در نتیجه قهرمان داستان را به خواننده نزدیک‌تر می‌سازد. با خواندن آن درمی‌یابیم که آن هوانورد تا چه پایه انسانی، حساس و دستخوش خطر و شکنندگی است! قهرمان پرواز شبانه هرچند به‌تمامی معنی کلمه انسان است اما به فضیلتی مافوق بشری می‌رسد. آنچه به گمان من بیش از هر چیز در این داستان خوشایند و برانگیزنده خواننده را به وجد می‌آورد همانا بزرگ‌منشی آن است. کاستی‌های آدمی را نیک می‌شناسیم و با بزدلی و گریز از خطر او خوب آشناییم؛ اما همه نیازمند آنیم که کسی پیدا شود و به ما نشان دهد که تنها نیروی ارادهٔ آدمی چگونه او را از ذات خودش هم بالاتر می‌برد.

به گمان من از خود این هوانورد جالب‌تر رئیس او ریویر است. ریویر خود کاری انجام نمی‌دهد اما دیگران را به کار وامی‌دارد؛ فضیلت خود را در جان خلبانان خود می‌دمد و آنان را به حداکثر کوشش وا می‌دارد و با برانگیختن شجاعت ذاتی ایشان باز هم ایشان را به کارهای خطیر می‌خواند. ارادهٔ آهنینش هیچ خدشه‌ای برنمی‌دارد و کوچک‌ترین لغزشی را مجازات می‌کند. در دیدار نخستین شاید خشونت و جدیت او غیربشری و افراطی به‌نظر آید. اما می‌بینیم که هدفش مجازات شخص مورد شماتت نیست بلکه اصلاح لغزش‌های اوست. آن‌گونه که نویسنده تصویر ریویر را به ما نموده است نیک درمی‌یابیم که خود از صمیم دل او را می‌ستوده است. من

خود به‌ویژه سپاسگزار نویسنده‌ام که حقیقت دوپهلو و متضادی را آشکار ساخته است که به گمان من در جهت روان‌شناسی اهمیت بسیار دارد! و آن این است که خوشی و سعادت آدمی نه در آزادی او که در قبول تکلیف است. هریک از شخصیت‌های این کتاب از جان و دل سرسپردهٔ کاری هستند که تکلیف آنهاست، و تنها با انجام دادن این کار دشوار است که رضایت و آرامش می‌یابند و بس.

با خواندن آنچه در خلال سطرهاست می‌بینیم که ریویر هر عیبی که داشته باشد عاری از احساس نیست (آن قسمت از داستان که گفتگوی او را با زن خلبان گم‌شده بازمی‌گوید بی‌نهایت گیراست) و هرقدر که خلبانان برای اجرای فرمان‌های او نیازمند شجاعتند او نیز برای صدور آن فرمان‌ها به قوت قلب احتیاج دارد.

ریویر می‌گوید: «برای اینکه کسی خود را محبوب سازد همین بس که دلسوزی خود را آشکار کند. اما من کمتر دلسوزی نشان می‌دهم یا به‌کلی آن را پنهان می‌کنم... این قدرت گاه خود مرا خیره می‌سازد.» و جای دیگر می‌گوید: «افراد زیردست را باید دوست داشت. اما نباید گذاشت از آن خبر شوند.»

در همه کار وظیفه‌شناسی است که به ریویر فرمان می‌دهد: «حس مرموز وظیفه‌شناسی که عظیم‌تر از عشق است.» آدمی در خود پایان نمی‌پذیرد بلکه همه‌چیز خود را در راه چیزی عجیب که بر سراسر وجودش چیره است فدا می‌کند. این نکته باعث خرسندی من است که همان «حس مرموز» که پرومته را واداشت تا آن سخن دوپهلو را بر زبان آورد: «آدمی را دوست نمی‌دارم؛ آن آتشی را دوست می‌دارم که آدمی را فرو می‌بلعد و از پا درمی‌آورد.» سرچشمهٔ اصلی همهٔ پهلوانی‌ها همین است. ریویر جایی چنین می‌اندیشد: «مانند آن است که گویی چیزی گران‌بهاتر از زندگی آدمی هست... اما آن چیز چیست؟» «شاید پاره‌ای از وجود ما که اصلی‌تر و جاودانی‌تر

است و باید آن را حفظ کرد و نجات داد؛ و شاید ریویر نیز در راه نجات دادن این جزء آدمی کار می‌کرد.» و این بیان حقیقت دارد.

در عصری که مفهوم قهرمانی به‌ظاهر از ارتش رخت بربسته زیرا فضایل مردی و مردانگی در جنگ‌های آینده - که وحشت‌زایی آن را عالمان زمان ما پیش‌بینی کرده‌اند، شاید بی‌تأثیر باشد - آیا هوانوردی ستودنی‌ترین و ارزنده‌ترین میدان بروز پردلی و قدرت را عرضه نمی‌کند؟ بی‌پروایی می‌تواند بی‌مایگی و بی‌ارزشی باشد اما همین‌که جزء حتمی تکلیفی خطیر می‌شود دیگر چنان نیست. آن هوانورد که برای حرفه‌اش هماره جان خود را به خطر می‌افکند ممکن است بدان معنی که ما اکنون برای «شجاعت» قائلیم بخندد. یقین دارم سنت‌اگزوپری چون از این کار خبر شود به من اجازه خواهد داد که نامه‌ای را که هنگام پرواز در خط کازابلانکا - داکار برای من نوشته است در اینجا نقل کرده باشیم.

«آن‌قدر در این چند ماهه کار داشته‌ام، از جستجوی هوانوردان مفقود و نجات دادن هواپیماهایی که در سرزمین‌های خصم فرود آمده‌اند تا پروازهای مربوط به پست داکار، که نمی‌دانم چه وقت باز خواهم گشت.»

«هم‌اکنون از کاوشی بازگشته‌ام که در آن دو شبانه‌روز با یازده عرب و یک مکانیسین، هواپیمایی را نجات داده‌ام. آژیرها داریم و گشت‌ها، همه گوناگون و همه جذاب. نخستین بار بود که صفیر گلوله‌ها را بالای سرم می‌شنیدم. این است که اکنون می‌دانم در چنان اوضاع و احوالی چگونه رفتار می‌کنم؛ درهرصورت خیلی از اعراب افریقایی خونسردترم. اما ضمناً چیزی را فهمیدم که همواره مرا خیره می‌ساخت - و آن این بود که چرا افلاطون (یا شاید ارسطو؟) شجاعت را در آخرین مرحلهٔ فضایل جا داده است. شجاعت مجموعهٔ درهم‌جوشی از چند احساس است که چندان هم ستودنی

نیستند. اندکی خشم، قدری غرور، و بسیاری لجاجت و هیجان نمایشی و بی‌ارزش قدرت‌نمایی. از همه بالاتر تحریک قدرت بدنی شخص که به‌هرحال جایشان آنجا نیست. آدم فقط بازوانش را جمع می‌کند و نفس عمیق می‌کشد و سینهٔ پیراهنش باز است. احساس نسبتاً دلچسبی است. اما وقتی شب این اتفاق بیفتد احساس دیگری هم با آن آمیخته می‌شود - اینکه که گویی شخص کار بسیار احمقانه‌ای را مرتکب شده است. از این پس هرگز آدم واقعاً شجاع را نخواهم ستود.»

به‌عنوان سرمشق می‌توانم پندی را از کتاب کنتون[1] (که با قید احتیاط آن را توصیه می‌کنم) بر این نامهٔ منقول بیفزایم. «آدمی شجاعت خود را همچون عشق خود نهان می‌دارد.» یا از این همه بهتر «شجاع‌مردان، دلاوری‌های خود را نهان می‌دارند همچنان‌که بزرگواران صدقه‌ای را که می‌دهند پوشیده می‌دارند. کارهای خود را به‌صورت دیگری جلوه می‌دهند یا برایشان بهانه می‌تراشند.»

سنت‌اگزوپری در تمام آنچه نقل می‌کند همچون کسی سخن می‌گوید که خود همهٔ آن مراحل را گذارنده است. تماس شخص او با خطر مداوم، کتاب او را رنگ و بوی اصالت و تقلیدناپذیری می‌بخشد. داستان‌های بسیار دربارهٔ جنگ یا سرگذشت‌های تصویری داشته‌ایم که اگر نویسندهٔ آن‌ها مردی شوخ‌طبع و بینا بوده است بر چهرهٔ سربازان و ماجراجویان واقعی که آن داستان‌ها را می‌خوانده‌اند لبخندی می‌آورده است.

من این کتاب را تنها به‌خاطر شایستگی ادبی آن نمی‌ستایم بلکه ارزش آن را به‌عنوان صفحهٔ ضبط واقعیات نیز در نظر دارم و همین ترکیب دور از معمول این دو خصیصه است که این اهمیت استثنایی را به پرواز شبانه ارزانی داشته است.

آندره ژید

---

1. Cuinton

۱

به‌همین‌زودی، زیر پایش، از میان شامگاه زرین، تپه‌های فرورفته در سایه‌ها شیارهای خود را کنده بودند و جلگه‌ها زیر نور دیرپای رخشان شده بودند. زیرا در این سرزمین‌ها این درخشش زرین همواره بر خاک پرتو می‌افکند، همچنان‌که چون زمستان سپری می‌شود سپیدی برف همچنان پایدار می‌ماند.

فابین[1]، خلبانی که پست هوایی پاتاگونیا را از انتهای جنوبی امریکای جنوبی به بوئِنوس‌آیرس می‌آورد، در این هنگام، فرارسیدن شب را با برخی نشانه‌ها بازمی‌شناخت که آب‌های بندر را به‌خاطر او می‌آوردند: گشودگی آرام به زیر پا که ابرهای تن‌آسا و آرام اندکی آن را خط‌خطی کرده بودند. چنان می‌نمود که فابین در شرف ورود به لنگرگاهی وسیع و شگرف باشد. شاید در خیال می‌دید که در شامگاه آرام وآسوده راه می‌رود همچنان‌که شبانان می‌روند. شبانان پاتاگونیا بی‌شتاب از چراگاهی به چراگاه دیگر راه می‌سپرند و فابین نیز از شهری به شهر دیگر می‌رفت؛ گویی شبان آن شهرها بود. هر دو ساعت یک بار یکی از آن شهرها را می‌دید که کنار رودخانهٔ خود

---

1. Fabien

لمیده، آب می‌نوشید یا در جلگهٔ خود می‌چرید.

گاه چون بر فراز بیست و پنج فرسنگ یا بیشتر دشتِ بی‌کشتزار، همچون دریای بی‌کشتی، می‌گذشت خانهٔ کوچک و تنهای دهقانی‌ای را می‌دید که گویی در دریای عظیم چمنی همچون کشتی کوچکی رو به عقب در حرکت است و دور می‌شود و بار آن جان‌های آدمی است. فابین بال هواپیما را کج می‌کرد و هنگام عبور به آن خانهٔ تنها سلام می‌فرستاد.

– سان‌ژولیان را می‌بینم. تا ده دقیقهٔ دیگر می‌نشینم.

کمک خلبان وضع و موقع هواپیما را به تمامی ایستگاه‌های سر راه مخابره می‌کرد. از تنگهٔ ماژلان تا بوئنوس‌آیرس، ایستگاه‌ها در طول چهارصد فرسنگ برای یاری به هوانوردان به‌هم پیوسته بودند اما این ایستگاه به‌سوی مرزهای شب راه می‌برد، همچنان‌که در افریقا آخرین دهکده‌ای که تصرف می‌شود رو به‌سوی اقالیم ناشناخته دارد.

کمک‌خلبان قطعه کاغذی به دست خلبان داد:

– اطراف ما را چنان طوفان گرفته است که فقط گوشی‌های من پر از صدای آن‌هاست. شب در سان‌ژولیان می‌مانیم؟

فابین لبخندی زد. آسمان همچون جایگاه ساختگی حیوانات دریایی آرام بود. همهٔ ایستگاه‌های بعدی علامت می‌دادند «آسمان صاف است؛ باد هم نیست.»

– نه، به راهمان ادامه می‌دهیم.

اما کمک‌خلبان در این اندیشه بود: «این توفان‌ها یک جایی پنهان شده‌اند، درست مثل کرم که توی میوه می‌رود.»

شب قشنگی بود، اما این توفان‌ها آن را خراب می‌کردند، و