

الطيران البريطاني في منطقة الخليج العربي

١٩٣٢ – ١٩١٦

أ.م.د مؤيد عاصي سلمان

جامعة ميسان-كلية التربية

قسم التاريخ

الملخص

كان اول ظهور للطائرات البريطانية في المنطقة العربية يعود الى عام ١٩١٦ اذ قامت تلك الطائرات بمهام مختلفة ، وفي اعقاب الحرب العالمية الاولى تبين للبريطانيين مدى اهمية هذا السلاح في دعم نفوذهم في المنطقة العربية التي انتزعت من الدولة العثمانية ، واتخاذها ممرا لطائراتهم بهدف الوصول الى الهند التي كانت اهم المستعمرات البريطانية ، لذلك حظيت منطقة الخليج العربي ومنها العراق على اهتمام البريطانيين كونها اقصر الطرق للوصول الى الهند ، وعليه دخلت في مفاوضات مع السلطات المحلية في منطقة الخليج العربي بهدف تأمين مرور طائراتهم عبر اجواء المنطقة بما ينطوي عليه من انشاء مطارات وامكن للتزود بالوقود واخرى للهبوط الاضطراري ، ولم يكن من اليسير على السلطات البريطانية تحقيق تقدم في هذا المجال خاصة مع السلطات الايرانية مما بريطانيا في عام ١٩٣٢ الى نقل خط تحليق طائراتها من الساحل الشرقي للخليج العربي الى ساحله الغربي .

Abstract

Take this research beginning appearance aircraft British in area of Arabian Gulf through period (1916 – 1932) .

The focus activity with it in Iraq that was Logic tension for Britannia , so focus seen swarms Aircraft Britannia , where to support , force wild . the revere role the Geme war planes in the area incentive the last to establish facilities air to transfer travelers and along the coast Arabian Gulf and the Arabian sea down India , the forced Government Britannia access in discussions with order to in surance passage Aircraft cross skies zone including places supply fuel and other for landing unforced and spaces limited imposed extents that can that Aircraft cut .

المقدمة:

تعد المدة ١٩١٦ - ١٩٣٢ بداية الطيران البريطاني في منطقة الخليج العربي ، فقد أسهمت الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨) في التقدم الكبير في صناعة الطائرات، ففي بداية المعارك تنبه الطرفان المتقاتلان إلى أهمية الطائرات في تحديد مواقع العدو ، وكذلك مواقع القواعد العسكرية ، وقد قام المهندسون بتصميم محركات ذات قدرات اكبر لكي تتم السيطرة الجوية بطائرات مقاتلة أكثر سرعة ، وقاذفات قنابل اكبر حمولة ، وبدأت كل من ألمانيا والولايات المتحدة وفرنسا وبريطانيا بإنتاج الآلاف من هذه الطائرات ، واستعملت المطارات الجوية المخصصة للقتال الجوي ، كما استعملت أنواع أخرى من الطائرات المسماة بالطائرات المائية (Flying boats) بعضها كان مزود بقوارب تمكنها من الهبوط فوق سطح الماء لتصوير السفن وقذف الغواصات المعادية^(١).

أصبحت المنطقة العربية إحدى ساحات تلك الحرب حسب تبعيتها للدولة العثمانية التي وقفت إلى جانب ألمانيا ، لذلك كان أول ظهور للطائرات في الخليج والجزيرة العربية يعود إلى عام ١٩١٦ وهو التاريخ الذي بدأنا به بحثنا هذا.

وعلى الرغم من أهمية الخليج العربي للإمبراطورية البريطانية وجذورها العميقة فيه ، وأنه من أهم الخطوط للنقل بين لندن والهند ، لكن ظهور عصر الطيران قد أعطاه أهمية متجددة كرابط للنقل ولشبكات الاتصال عبر القارات ، وفي الوقت نفسه وفر الدور الذي لعبه الطيران الحربي في المنطقة وخاصة في العراق حافزاً آخر لتأسيس تسهيلات جوية لنقل المسافرين على طول سواحل الخليج العربي وبحر العرب وصولاً إلى الهند ، ولكن توجب على الحكومة البريطانية الدخول في مفاوضات مع القوى المظلة على الخليج العربي بهدف تأمين مرور طائراتها عبر أجواء المنطقة بما فيها أماكن للتزود بالوقود ، وأخرى للهبوط الاضطراري وبمسافات محددة تفرضها المديات التي تستطيع تلك الطائرات قطعها ، وبظهور جيل جديد من الطائرات عام ١٩٣٢ القادرة على قطع مسافات بعيدة دعا المسؤولين البريطانيين إلى الاستغناء عن بعض أماكن التزود بالوقود وأماكن الهبوط الاضطراري ، وشهد العام نفسه نقل خط الطيران البريطاني من الساحل الشرقي إلى الساحل الغربي للخليج العربي ، وهو العام الذي ختمنا به هذا البحث.

وأود التنويه هنا إلى أن من مصادرها المهمة في هذا البحث التي تم اعتمادها على نحو ما أوردته المجلة الأسبوعية البريطانية والمسماة فلايت (Flight) التي أصدرت أول إعداده في كانون الثاني ١٩٠٩^(٢) ، وهي متخصصة في مجال الطيران في كل أنحاء العالم^(٣) المتعلقة بالنظريات الخاصة بهندسة وصناعة الطائرات ، وخطوط الطيران ، والاختراعات الخاصة بالملاحة الجوية إلى جانب التقارير الخاصة بالنشاط الجوي البريطاني في أماكن مختلفة من العالم ، ومنها منطقة الخليج العربي. كما اعتمدنا تسمية العراق وإيران بدلاً من التسميات القديمة أي بلاد ما بين النهرين ، وبلاد فارس التي توردها بعض المصادر. وزود البحث بخريطة هي من مطبوعات الأرشيف البريطاني جرى تصغيرها ، وتتضمن خطي الطيران عبر منطقة الخليج العربي ، وأماكن هبوط وإقلاع الطائرات التي كانت على مسافات متقاربة فرضتها مديات الطائرات آنذاك.



الطيران البريطاني في منطقة الخليج العربي ١٩١٦ - ١٩٣٢

كان أول ظهور للطائرات البريطانية في العراق وشبه الجزيرة العربية يعود إلى عام ١٩١٦ ، واستعملت في مهام عسكرية مختلفة ، في بداية ذلك العام حاولت طائراتها التابعة لصنف خدمات طيران البحرية الملكية (Royal Navy Air Service) ، وهي من الطائرات المائية ذات المدى القصير من دون أن تتجح بإسقاط إمدادات للقوات البريطانية التي كانت تحاصرها القوات العثمانية في منطقة الكوت^(٤) ، وفي العام نفسه استعملت طائرات هذا الصنف في ضرب القوات العثمانية التي كانت تحاصر عدن ، فضلاً عن قيامها بمهام استطلاعية فوق ميناء جدة^(٥).

وفي عام ١٩١٧ قام سلاح الطيران الملكي البريطاني (Royal Flying Corps) الذي تأسس لأغراض دفاعية في تحديد مواقع المدفعية العثمانية على طول ساحل تهامة الواقع على البحر الأحمر ، كما لعبت الطائرات دوراً فاعلاً في هزيمة القوات العثمانية في المراحل الأخيرة من الحرب في العراق ، ودخلت في قتال جوي مع الطائرات الألمانية التي كانت تحلق فوق بعض أجزاء شبه الجزيرة العربية لتقديم الدعم لحلفائهم العثمانيين^(٦).

ولأهمية سلاح الطيران أنشأت الحكومة البريطانية عام ١٩١٨ وزارة له باسم وزارة الطيران (Air Ministry) بهدف توحيد مراكز القيادة والسيطرة الجوية ، وخفض التكاليف ، إذ تقرر في الأول من نيسان من العام نفسه تأسيس القوة الجوية الملكية (Royal Air Force) عن طريق دمج سلاح الجو الملكي مع الإسناد الجوي التابع للبحرية الملكية البريطانية^(٧) (Royal Navy) ، ويمكن تتبع فكرة إنشاء القوة الجوية الملكية إلى صيف عام (١٩١٧) عندما شنت القاصفات الألمانية سلسلة من الغارات على لندن والتي تقرر على أثرها دعوة عدد من القيادات العسكرية البريطانية لفحص منظومة الدفاع الجوي ، وظهر إلى الوجود في ٢ كانون الثاني ١٩١٨ مجلس جوي كان من مقرراته تأسيس تلك القوة في منطقة الشرق الأوسط ، التي استقر قسم من طائراتها في مطار الحبانية القريب من بغداد ، وأوكلت لها مهمة الدفاع عن العراق ، وحماية آبار النفط في الخليج العربي من أي تدخل أجنبي ، ووضعت تلك القوة بقيادة اللورد روثميري (Lord Rothermere) الذي شغل منصب وزير دولة للقوة الجوية الملكية ، ورئيساً للمستشارين الجوبين ، فضلاً عن كونه مالك صحيفة^(٨).

وبانتهاء الحرب العالمية الأولى في ١١ تشرين الثاني ١٩١٨ كانت القوة الجوية الملكية تملك (٢٢.٥٤٤) ألف من محركات الطائرات استعمل قسم منها لتشكيل (٣١.٥) سرباً ، وكل سرب كان يتألف من (١٢) طائرة ، وتلك المحركات كانت على نوعين الأولى من إنتاج شركة السيد رولز رويس (Rolls Royce) والتي تحمل اسمه ، وهذه الشركة بدأت بإنتاج هذه المحركات عام ١٩٠٩^(٩) ، وكل محرك كان بـ (١٢) اسطوانة، ست اسطوانات على كل جانب ، أما المحرك الثاني فكان من طراز (AB.R.1) بقوة (١٥٠) حصاناً^(١٠).

وكان يعمل في القوة الجوية الملكية البريطانية (٣٦٠) ألف رجل تقريباً ، فضلاً عن (٢٥) ألف امرأة ، وأنتشر القسم الأكبر من هؤلاء بعد الحرب في خارج انكلترا لتوفير دعم قريب للجيش البريطاني^(١١) ،





ولعل الاعتماد على المرأة بهذا العدد الكبير في صنف واحد من صنوف الجيش البريطاني مؤشر على أن الحكومة البريطانية قد استنفرت طاقات الشعب البريطاني كلها ووضعتها في خدمة الجهد العسكري ، وأن حاجتها إلى المقاتلين في جبهات الحرب العديدة دفعها لتوظيف النساء في هذا المجال وفي الصنوف الأخرى للجيش البريطاني كالتطباية والاتصالات والشؤون الإدارية وغيرها.

وبهدف تحقيق السيطرة الجوية أصبحت مصر مركزاً لنشر الوحدات القتالية للقوة الجوية الملكية ، وجرى تشكيل جناح للتدريب ، ومدرسة لتدريب الطيارين ، ورجال المدفعية الجوية ، وتقرر وضع ستة أسراب في الهند ، وثمانية في العراق ، وثلاثة في مصر ، وواحد في فلسطين ، وسرب ونصف في جزيرة مالطة في البحر الأبيض المتوسط، وبقي (١٢) سرباً مرابطاً في انكلترا لحماية الجزر البريطانية ، وبذلك أصبح أكثر من نصف أسراب القوة الجوية الملكية تعمل في خارج انكلترا^(١٢).

يعد سلاح الجو الملكي البريطاني أقدم سلاح جو مستقل في العالم ، ففي آذار ١٩١٩ تقلد هوغ ترينجارد (Hugh Tercherd) قيادة هذه القوة لخبرته في هذا المجال ولأنه عمل قائداً أعلى للقوة الجوية لفترة وجيزة خلال الحرب العالمية الأولى قبل أن يصبح في عام (١٩١٨) قائداً لقوة القاصفات البريطانية الثقيلة ، وقد بذل ترينجارد جهوداً كي يجعل من القوة الجوية الملكية قوة مستقلة لإيمانه بأن القوة الجوية وخاصة صنف القاصفات الاستراتيجية ستكون خط الدفاع البريطاني الأولى ، والسلاح الحاسم في الصراعات التي ستخوضها بريطانيا مستقبلاً ، وأكد على أن هذا لا يتحقق الا من خلال قوة جوية مستقلة وتحت قيادة رجال محترمين من القوة الجوية يعملون على بنائها بشكل حديث لاستخدامها سلاحاً حاسماً في الحرب^(١٣).

أدت القوة الجوية الملكية دوراً هاماً في تاريخ الجيش البريطاني ، فمنذ ذلك الحين كانت اللاعب الأساسي في أغلب الصراعات التي خاضتها بريطانيا ، وأصبحت هذه القوة في منطقة الخليج العربي وبقية الأراضي العربية القوة المسلحة الرئيسة في مرحلة ما بعد الحرب العالمية الأولى ، وكان الكثير من نشاطها في المنطقة تدار من قواعد بريطانية في المنطقة كالقاعدة البحرية الضخمة في منطقة البصرة في المحمرة الواقعة على ملتقى نهر الكارون بشط العرب ، فضلاً عن قيام المسؤولين عن قيادة هذه القوة بتهيئة عدد من المطارات كالذي أقاموه بالقرب من مدينة الكويت ، وآخر في البحرين^(١٤) ، وأصبحت بعض المستعمرات البريطانية دعائم أساسية للممر الجوي البريطاني الذي كان يجري تطويره لربط بريطانيا بالشرق الأدنى وأستراليا عبر البحر الأبيض المتوسط^(١٥).

في كانون الأول ١٩١٩ صرح ونستون تشرشل (Winston Churchill) (١٨٧٤-١٩٦٥) باعتباره وزيراً بريطانياً للحرب والطيران في حينه ، بأن الواجب الأول للقوة الجوية الملكية هو حماية الإمبراطورية البريطانية ، لذلك نجد في عام (١٩٢٠) كانت تعليماته إلى ترينجارد تنص على وضع خطة للسيطرة على العراق جواً ، بسبب معارضة الشعب العراقي المتزايدة للوجود البريطاني ، والتي قادت إلى اندلاع الثورة العراقية الكبرى عام (١٩٢٠) ، وقد تبين من خلالها ضعف القوات البرية البريطانية البالغ عددها نحو (١٢٠) ألف جندي في التعامل بشكل فعال معها ، ومن ضمنها الطائرات الثلاثة والستون العاملة



معهم والمكلفة بإخماد تلك الثورة ، فقد منيت تلك القوات بخسائر جسيمة بالأرواح ، فضلاً عن الخسائر المادية التي لحقت بالخزينة البريطانية التي بلغت (٣٢) مليون جنيه إسترليني ، مما استدعى إرسال قوات إضافية تعدادها (١٥,٤١٤) ألف رجل لمواجهة تلك الثورة^(١٦).

وبسبب استمرار الوضع المضطرب في العراق ، وأغلب مناطق العالم العربي ، عقد البريطانيون مؤتمر في القاهرة في ٢١ آذار ١٩٢١ برئاسة (تشرشل) الذي أصبح يشغل منصب وزير المستعمرات (١٩٢١-١٩٢٢) لمناقشة الأوضاع في منطقة الشرق الأوسط بحضور عدد من الشخصيات العربية ، فضلاً عن قيادات من سلاح الجو البريطاني وهم المارشال الجوي السير هوغ ترينجارد الذي أصبح يشغل منصب رئيس الأركان الجوية ، والمارشال الجوي جفري سالموند (G.Salmond) من قيادة الطيران في الشرق الأوسط ، وتوصل المجتمعون إلى عدة قرارات من بينها ، أن العراق يعد المشكلة الأكبر لبريطانيا ، لذا يجب وضعه تحت سيطرة القوة الجوية الملكية البريطانية ، وبذلك أصبحت القوة الجوية من الناحية العملية مسؤولة عن العراق منذ ذلك التاريخ ، وظهر ما أطلق عليه بالسيطرة الجوية في الشرق الأوسط ، ومنها منطقة الخليج العربي ، بعد أن أصبحت القوة الجوية الملكية أكثر خبرة في استخدام الطائرات لحفظ الأمن^(١٧) ، ولعل مفهوم السيطرة الجوية كان يشمل العراق فقط دون بقية أقطار الخليج العربي التي امتنعت فيه بريطانيا عن التدخل العسكري المباشر في شؤونها.

وفي صيف عام (١٩٢٢) بدأت بريطانيا بسحب قواتها من العراق إلى القاهرة^(١٨) ، باستثناء أربع كتائب من القوات البريطانية والهندية ، وثلاثة ارتال من السيارات المدرعة ، فضلاً عن ثمانية أسراب من الطائرات ، مع مقرات القيادة ، ومطارين في بغداد ، وآخر متطور في الموصل ، ومطارين للهبوط الاضطراري ، وقد وضعت تلك القوة مجتمعة في تشرين أول ١٩٢٢ بإمرة الطيار مارشال جو جفري سالموند الذي عد أول ضابط للقوة الجوية يمتلك السلطة العسكرية بشكل كامل على أرض مستعمرة ، كما أسندت إليه مسؤولية تأمين تحليق الطائرات البريطانية فيما تبقى من مناطق الخليج العربي^(١٩) ، وهذا يعني أن القوة البرية البريطانية في العراق قد وضعت تحت قيادة القوة الجوية الملكية ، والتي سمي أفرادها بجند القوة الجوية الملكية^(٢٠) ، ويبدو أن هذا الإجراء جاء ضمن خطة ترشيد الأنفاق البريطاني على الجيش عن طريق تسريح قسم من أفرادها واختصارها بأي وسيلة ممكنة في أقطار الشرق الأوسط ، وفي عامين فقط أمكن خفض النفقات على تلك القوات في (٤٠) مليون جنيه إلى (٥) ملايين جنيه إسترليني^(٢١).

جاء تعيين سالموند ضمن مبدأ السيطرة الجوية في الشرق الأوسط ، بعد أن تبين لهم أن القوات البرية مهما كان حجمها فهي متواضعة وبحاجة دائماً لدعم جوي ، ولعل بريطانيا أقدمت على هذه الخطوة لاسيما في العراق بعد أن شعرت أن أمنها مهدد هناك من العشائر الثائرة ، وخارجياً من دول الجوار المعادية للعراق - التي سيأتي الحديث عنها لاحقاً - فالاعتماد على القوة الجوية يحقق السرعة في انجاز الواجبات القتالية ، كما أن التكاليف أقل بكثير فيما لو استخدمت الحملات العسكرية البرية^(٢٢).

إن سحب القوات البريطانية البرية من العراق كان عرضة للانتقاد لان خفض أعدادها هناك يجعل من



القواعد الجوية ضعيفة أمام أي هجوم بري ، لكن (تشرشل) أكد على أن القوة الجوية في العراق قادرة على الدفاع عن نفسها ، وأنه في حال حدوث ثورة أخرى فإن الطائرات البريطانية بإمكانها إخلاء الموظفين البريطانيين إلى مناطق أخرى في الخليج العربي من دون الحاجة إلى إرسال حملة لإنقاذهم ، وأيد موقف تشرشل هذا هوغ ترينجارد الذي أكد على أن القوة الجوية تستطيع أن تحافظ على الأمن في العراق ويتكاتف أقل وبهذا تحل مشكلة الصعوبات الاقتصادية بالكامل (٢٣).

واجهت قيادة سالموند تهديدات داخلية وخارجية تمثلت بمعارضة بعض العشائر العراقية للسلطة المركزية التي كان على رأسها الملك فيصل (١٩٢١-١٩٣٣) المدعوم من بريطانيا ، في حين تمثل التهديد الآخر عام ١٩٢٢ في اعتداءات القوات العثمانية النظامية ، وغير النظامية من وقت لآخر والمتركة في شمال العراق التي كانت تطالب بتبعية وادي الموصل إليها ، وقد تعامل سالموند مع تلك التهديدات ، إذ أدت خمسة أسراب من طائرات القوة الجوية ، وكتائب من القوة البرية دوراً مميزاً في إزاحة القوات العثمانية خارج العراق ، وعد ذلك أول اختبار لقدرة القوة الجوية الملكية في الدفاع عن أراض واقعة تحت الانتداب البريطاني ، وتكررت مثل هذه العملية في أيلول ١٩٢٤ عندما هاجمت الطائرات البريطانية تلك القوات عند عبورها الحدود مع العراق وقتلت خمسين منهم (٢٤).

وفي الوقت الذي تولى فيه سالموند عن قيادته للقوة الجوية الملكية ليشغل منصب قيادة الدفاع الجوي لبريطانيا في كانون الثاني ١٩٢٥ تم تنفيذ (٢٨٨) عملية جوية في أماكن مختلفة من العراق (٢٥).

وفرت القوة الجوية الملكية في المنطقة وخاصة في العراق حافزاً لتأسيس تسهيلات جوية مدنية على طول سواحل الخليج العربي ، ومع أن فكرة تأسيس خط للخدمة المدنية بين لندن والهند قد طرحت في وقت مبكر من عام ١٩١٢ لكنها رفضت من الحكومة البريطانية بحجة أنها غير عملية في الناحية التجارية ، وأعيد طرح هذه الفكرة عن طريق هيئة النقل الجوي المدني البريطانية (The civil Aerial transport committee) التي تأسست عام ١٩١٧ ، إذ دعت إلى تأسيس خط للطيران المدني حول أطراف شبه الجزيرة العربية لربط المناطق الواقعة تحت النفوذ البريطاني ، على اعتبار أن خدمة قوية للطيران المدني قد توفر قاعدة للتوسع العسكري السريع (٢٦) ، ولعل ذلك يأتي عن طريق تقديم المعلومات عن المناطق التي يجري تحليق الطائرات البريطانية فوقها للجهات العسكرية بمعنى قيامها بعملية التجسس ، لكن اهتمام الحكومة البريطانية كان منصّباً بشكل كبير على الطيران الحربي خلال الحرب العالمية الأولى، ولأمور تتعلق بقضايا الانتداب بعد تلك الحرب ، أي أن الغاية الأساسية من استخدام الطائرات في المنطقة هو لتوفير الأمن الداخلي والخارجي لنفوذهم في منطقة الخليج العربي لحين انسحابهم منها عام ١٩٧١.

إن التكاليف المرتفعة لنقل البريد البريطاني بين لندن والهند بواسطة السفن ، ومن ثم نقله براً كان أحد الأسباب الذي أبقى فكرة تأسيس خط للخدمة الجوية حية عند نهاية الحرب العالمية الأولى ، ويبدو أن قيام طائرة تابعة للقوة الجوية الملكية البريطانية في إتمام رحلة بين العراق والهند عبر الأجواء الإيرانية في كانون الأول ١٩١٨ ، قد دعا جهات بريطانية لإثارة موضوع تأسيس خط للخدمة المدنية بين لندن والهند



(٢٧) ، فمن جهة اقترحت وزارة الطيران عام ١٩١٩ تأسيس خط للخدمة الجوية بين القاهرة وكراچی في سلسلة إنشاء حلقة جوية كاملة بين لندن وأستراليا عبر منطقة الخليج العربي على اعتبار أن الخط الجوي بين لندن والقاهرة كان العمل عليه يجري بشكل طبيعي خلال الحرب العالمية الأولى ، وذلك باستخدام الطائرات المائية عبر البحر الأبيض المتوسط ، مع أن هذا الخط كان عرضة للتغيير بين مدة وأخرى بسبب المشكلات السياسية التي تنشأ بين انكلترا وبعض الدول الأوروبية (٢٨) ، وذكرت في سياق تبريرها لإقامة تلك الخدمة ما ذهبت إليه هيئة النقل الجوي البريطانية من أن تأسيس هذه الخدمة سيسهم في تقديم معلومات لأغراض عسكرية ، فضلاً عن قيامها بنقل البريد ، ودعم هذا المقترح الملاحظة التي ذكرها تشرشل في العام نفسه ، الذي عد فيها هذا الخط من أهم خطوط الطيران البريطاني في حال العمل به لأنه سيربط المناطق التابعة للإمبراطورية البريطانية جميعها ، وسيؤدي إلى التفوق الاستراتيجي لبريطانيا في منطقة الخليج العربي (٢٩) ، وهذا يعني أن عملية نقل البريد البريطاني لم تكن السبب الوحيد لإقامة تلك الخدمة. ومن جهة أخرى الصلاحيات التي منحها مؤتمر القاهرة الذي اشترنا إليه سابقاً للقوة الجوية الملكية لفتح خدمة جوية بين القاهرة وبغداد ، وحدد مسارها الذي كان يمر بالقدس تم التحليق بخط مستقيم عبر الصحراء السورية لمسافة ألف ميل باتجاه بغداد (٣٠) ، في حين كان مسار الطيران التجاري يعتمد طريقاً أطول ، إذ كان يمر بمدن السويس ، والقدس ، ودمشق ، وحلب ، والاسكندرون ، وديار بكر ، ومنها إلى بغداد ثم إلى البصرة أي شبه دائرة كاملة ولمسافة (١٨٠٠) ميل (٣١).

وقد جرى افتتاح ذلك الخط في ٢٣ حزيران ١٩٢١ الذي اختصر مدة الرحلة بين لندن وبغداد مروراً بالقاهرة إلى (٧) بدلاً من ٢٨-٣٠ يوماً (٣٢) ، وعد افتتاح هذا الخط انجازاً عظيماً لنقل المسافرين ، وكمية كبيرة من البريد الحكومي والخاص بين القاهرة وبغداد (٣٣) ، فضلاً عن إيصال الإمدادات العسكرية ، والمؤن ، والأدوات الاحتياطية إلى أسراب الطائرات الثمانية العاملة في العراق خلال يومين أو ثلاثة أيام بدلاً من أربعة عشر يوماً في حال إرسالها عن طريق البحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي (٣٤).

وقد استعملت في وقتها قاذفات القنابل البريطانية من طراز فايكر فيرنون (Vickers Vernon) المزودة بمحركين من طراز رولز رويس ايكل (Rolls Royce Eagle) التي أمكن الاستغناء عنها لنقل المسافرين (٣٥) ، بعد إجراء تحويل عليها كإضافة مقاعد للركاب ، وخلال عام ١٩٢١ أدخلت الكثير من التحسينات على هذا النوع من الطائرات تتعلق بتوفير الأمان والراحة للمسافرين ، وزودت بالكثير من الاختراعات الخاصة بالملاحة الجوية ومعالجة الحريق ، وتطوير محركات كاتمة للصوت ذات هواء مبرد كان لها فائدة كبيرة من حيث السلامة ، وكانت هناك دراسة تتعلق بتقليل صوت مراوح الطائرة (٣٦) ، ويبدو أن استخدام هذا النوع من الطائرات جاء لقدرتها على حمل الأشخاص والأمتعة.

وقبل القيام بأول رحلة بين القاهرة وبغداد ، كان على القوة الجوية الملكية حل المشكلة الملاحية المتمثلة بالصحراء بين الأردن والعراق ولمسافة (٧٦٠) كيلومتر من محطة إعادة التزود بالوقود في زيزا (Ziza) الواقعة على بعد (٥٠) كيلو متر جنوب عمان ومدينة الرمادي إلى الغرب في بغداد بحوالي



(١١٠) كيلومتر ، لعدم وجود مسالك يمكن أن يعتمد عليها الطيارون للوصول إلى وجهتهم ، فالطيارون في شمال أمريكا وأوروبا يعتمدون سكك الحديد كدلائل للوصول إلى المناطق التي يقصدونها ، ولعدم وجود سكة حديد بين الأردن والعراق ، فقد اقترح حفر شق بعرض مترين بين البلدين يمكن أن يخدم كمعين لتحديد الاتجاه للطيارين ، وهذا ما جرى العمل به لحين دخول الراديو (Radio) كمعين ملاحي^(٣٧).

وبهدف تنظيم النشاط الجوي البريطاني ، فقد شكلت الحكومة البريطانية عام (١٩٢٤) لهذا الغرض لجنة خاصة بالنقل الجوي المدني هي لجنة هامبلنك (the Hambling) ، التي أوصى تقريرها بتأسيس شركة واحدة تحل محل أربع شركات للطيران كانت تعمل في الجزر البريطانية ، لذا جرى تأسيس شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية البريطانية (Imperial Air ways) ، التي كانت تعرف اختصاراً بـ (BOAC) ، وقد منحتها الحكومة إعانات مالية على أن تكون طائراتها جاهزة لخدمة الحكومة البريطانية في أوقات الحرب ، ونصب ايرك جيدس (Eric Geddes) رئيساً لها، وكان له الفضل في النجاح الذي حققته هذه الشركة التي منحت أيضاً الحق في تعيين مدرائها^(٣٨).

وفي نهاية عام (١٩٢٦) سلمت القوة الجوية الملكية البريطانية خط الطيران بين القاهرة وبغداد لشركة الخطوط الجوية الإمبراطورية للاندماج في الخدمة التي كانت تقدمها بين الهند ولندن^(٣٩) ، ولم يجر استعمال طائرات مخصصة للنقل المدني بدلاً من الطائرات العسكرية إلا في الفترة من ١٥-٢٠ كانون الأول ١٩٢٦ ، عندما غادرت لندن طائرة باتجاه القاهرة ، وهي واحدة من خمس طائرات مدنية^(٤٠) وضعتها الخطوط الجوية الإمبراطورية لقطع مسافة (٢٥٤٨) ميل بين القاهرة وكراتشي ، ويعد هذا التاريخ الافتتاح الرسمي لخدمة الطيران المدني من مصر إلى الهند مروراً بالعراق وبقية مناطق الخليج العربي^(٤١) ، وحددت أجرة السفر بين لندن والقاهرة بـ (٥٠) جنيه إسترليني ومن لندن إلى البصرة بـ (١٠١) جنيه إسترليني^(٤٢).

وكان أمام مسؤولي الخطوط الجوية الإمبراطورية خيارات عدة لقطع المسافة بين القاهرة والهند ، ذلك انه من الناحية النظرية هناك أربعة خطوط للطيران ، الأول يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للبحر الأحمر إلى عدن ، ثم على طول جنوب شبه الجزيرة العربية ، وعبر بحر عمان إلى ساحل إقليم مكران على الساحل الشرقي للخليج العربي ومنه إلى الهند ، إلا إن عوائق كبيرة تقف أمام العمل بهذا الخط ، منها طول المسافة التي تقطعها الطائرات للوصول إلى الهند ، ولعل ذلك من الأسباب الرئيسية التي تقف حائلاً من دون استعماله لعلاقته بزيادة تكاليف الرحلة ، إلى جانب نقص الوسائل الملاحية كالمطارات ، وأماكن الهبوط الاضطراري ، فضلاً عن هبوب الرياح الموسمية صيفاً التي تتأثر بها المناطق الجنوبية من شبه الجزيرة العربية^(٤٣). ولكن في اعتقادنا أن تأثير هبوب هذه الرياح يكون في إطار ضيق بعض الشيء ، إذ أن هبوبها يكون لفترة زمنية يمكن خلالها إيقاف تحليق الطائرات على هذا الخط. هذا إلى جانب المشكلات السياسية التي تؤثر فيه أسوة ببقية الخطوط ، والمتعلقة بطبيعة العلاقة بين بريطانيا والحكومة الإيرانية ، التي سيأتي الحديث عنها لاحقاً.

أما الخطوط الأخرى فإن جميعها تمر عبر العراق لتأخذ بعد اجتيازه اتجاهات مختلفة ، أحدها يتجه



شرقاً باتجاه وسط إيران. ثم إلى مدينة كويته (Qutta) في باكستان حالياً والعاصمة لإقليم بلوشستان^(٤٤). أما الخطان المتبقيان فالأول يسير على طول الساحل الشرقي للخليج العربي ماراً بمدینتی بوشهر ، وبندر عباس ، ثم إلى كراچی^(٤٥) ، في حين يأخذ الثاني مساراً له على طول الساحل الغربي للخليج العربي ثم اجتيازه في نقطة عند شبه جزيرة مسندم إلى مكران ومنه إلى الهند^(٤٦). وعلى الرغم من أن المفاضلة بين الخطين الأخيرين متوازنة من ناحية المسافة ، وتشابه المناخ ، وظروف التحليق عبر الأجواء الإيرانية ، لكن خط الساحل الشرقي له ميزة فنية بالنسبة للبريطانيين، وهي مرور خطوط قسم التلغراف الهندوأوربية على طول الساحل باتجاه العراق ومنه إلى أوروبا^(٤٧) ، فضلاً عن إن خط الساحل الغربي كانت تعترضه بعض العيوب التي تقف حائلاً من دون اعتماده من جانب البريطانيين ، بسبب العقبات الأمنية والسياسية التي ستنشأ نتيجة للتعامل مع مختلف مشايخ المنطقة والحاجة إلى إنشاء عدة مطارات على مسافة (٢٠٠) ميل بين مطار وآخر ، ومناطق أخرى للهبوط الاضطراري المسافة بين منطقة وأخرى من (٣٠-٥٠) ميل ، ولكن لم يكن من الضروري في الظروف المناخية الاعتيادية أن تتزود الطائرات بالوقود أو الهبوط في تلك المناطق إلا في حالة هبوب الرياح الشديدة عندها تصبح الحاجة قائمة للتزود بالوقود من هذه المناطق، فضلاً عن أن مرور هذا الخط فوق شبه جزيرة مسندم يتطلب إنشاء مطار هناك لتزويد الطائرات بالوقود قبل التحليق لعبور الخليج العربي باتجاه ساحل مكران لطول المسافة ، ذلك أن جيلاً جديداً من الطائرات البريطانية القادرة على اجتياز تلك المسافة من دون توقف لم يدخل الخدمة إلا في عام (١٩٣٢) ، لذا أن استعمال هذا الخط لأغراض الخدمة للوصول إلى الهند كان بعيد الاحتمال في وقتها^(٤٨) ، ولكن مع ذلك كانت حاجة البريطانيين للحصول على تسهيلات لاستعمال الطائرات على ذلك الخط قائمة لنقل المسؤولين البريطانيين ، ولتأمين مصالحهم هناك أيضاً ، لذلك قام العديد من مسؤولي الطيران البريطاني بزيارات متكررة لإمارات الخليج العربي بهدف الحصول على تسهيلات لإقامة مطارات ، وأماكن للهبوط الاضطراري ، ودخلت الحكومة البريطانية عام ١٩٢٦ في مفاوضات مطولة مع عبد العزيز بن سعود (١٩٠١-١٩٥٧) بخصوص إنشاء مناطق للهبوط الاضطراري في إقليم الإحساء مقابل اجر يتفق عليه ، لكن رغبتهم تلك اصطدمت بتشدد عبد العزيز بن سعود ، الذي كان يدرك مدى معارضة السكان هناك لمنح تسهيلات للبريطانيين ، لذلك طلب مبلغاً يفوق بكثير مما عرضته الحكومة البريطانية على الرغم من حاجته للمال في وقتها بهدف عرقلة المشروع البريطاني^(٤٩).

وكان البريطانيون قد اجروا مسحاً مفصلاً للمسارات الجوية على جانبي الخليج العربي المتعلقة بالأراضي الملائمة لهبوط الطائرات ، وإمكانيات الإرسال البرقي واللاسلكي ، وقد تبين من خلال تلك المسوحات ملائمة بعض المناطق الشمالية المحاذية للخليج العربي ولمسافة مئات الأميال لهبوط الطائرات ، في حين أن هناك أجزاء أخرى يمتد بعضها لخمسین ميلاً لا تصلح للاستعمال^(٥٠).

وفي ضوء نتائج تلك المسوحات قرر البريطانيون اعتماد خط الساحل الشرقي للوصول إلى الهند ، ولكن كان على الحكومة البريطانية تجاوز عقبات عدة تعترض تحقيق رغبتهم تلك ، يأتي في مقدمتها توتر علاقتهم مع الحكومة الإيرانية بسبب مطالباتها بالبحرين والجزر العربية الثلاثة ، طناب الكبرى ، وطناب



الصغرى ، وأبو موسى ذات الموقع الاستراتيجي عند مدخل مضيق هرمز ، والتابعة لإمارة الشارقة ورأس الخيمة، تلك المطالب التي كانت تواجه بمعارضة الحكومة البريطانية ، هذا إلى جانب انضمام إيران عام (١٩٢٠) إلى ميثاق الملاحه الجوية ^(٥١) ، الذي وضع الأسس المنظمة للطيران المدني بين الدول الموقعة عليه ، وبموجب هذا الميثاق تقرر السماح في وقت السلم للطائرات التابعة لدولة أجنبية بحق المرور البريء مع مراعاة الشروط التي تنص عليها الدولة ، ويستثنى السماح بحرية المرور فوق مناطق معينة لأسباب حربية أو غيرها ، كما لم يسمح للطائرات الحربية بالتحليق فوق أراضي الدولة أو النزول فيها بدون تصريح خاص : وهذا يعني أن تحليق الطائرات البريطانية فوق الأراضي الإيرانية والمسارات التي تتخذها، وأماكن هبوطها يجب أن يحضى بموافقة الحكومة الإيرانية ، هذا إلى جانب هيمنة التأثير السوفيتي والألماني على إيران ^(٥٢) ، إذ أبدت روسيا مخاوفها من إن منح بريطانيا مطارات بمحاذاة الخليج العربي سيؤدي إلى التفوق الاستراتيجي لبريطانيا في المنطقة ، واحتمال اتخاذ تلك المطارات قواعد من جانب البريطانيين لمهاجمة الأراضي السوفيتية ^(٥٣) ، لتلك الأسباب دخل البريطانيون في عام (١٩٢٤) في مفاوضات مع الجانب الإيراني ، أسفرت عن توصل الطرفين إلى اتفاقية في أيلول ١٩٢٥ نصت على السماح للطائرات البريطانية بالتحليق فوق الأراضي الإيرانية كل أسبوعين ، ولكن لم يجر العمل بها لرفض البرلمان الإيراني المصادقة عليها ، مما دعا الحكومة البريطانية إلى إرسال وفداً مفاوضاً في كانون الثاني ١٩٢٧ برئاسة مدير الطيران المدني ، وقد استمرت المفاوضات مدة طويلة ، بسبب إصرار الجانب الإيراني على مرور خط الطيران البريطاني في وسط البلاد ، في حين كانت رغبة ممثلي الخطوط الجوية الإمبراطورية في جعل خط الطيران أكثر اتجاهاً إلى جنوب إيران ، وعلى طول الساحل الشرقي للخليج العربي ^(٥٤) ، ويبدو أن إصرار الحكومة الإيرانية على مرور خط الطيران عبر وسط البلاد يمكن أن يسهم في نقل المسافرين والبريد الإيراني ، فضلاً عن أن تحليق الطائرات وسط البلاد يتطلب من الجانب البريطاني إنشاء مطارات ومحطات للتزود بالوقود ، وهي أمور يمكن للإيرانيين الاستفادة منها أيضاً فقد أشير إلى إن إيران كانت قد اشترت في عام (١٩٢٤) عدد من الطائرات الحربية ^(٥٥) . أما بالنسبة إلى إصرار البريطانيين في جعل خط الطيران باتجاه جنوب إيران ففعل ذلك يعود إلى كونه المسار الأقصر للوصول إلى الهند.

وفي منتصف عام (١٩٢٨) توصل الطرفان إلى حل وسط يقضي بمرور خط الطيران على طول الساحل الشرقي للخليج العربي ، واستخدام مطارين الأول في مدينة (بوشهر) والثاني في (جاسك) ، ومطار للهبوط الاضطراري في (لنجة) ، ولمدة ثلاث سنوات ، على أن ينقل بعد انقضاء تلك المدة إلى وسط إيران ، والذي جرى افتتاحه في ٥ نيسان ١٩٣٢ ، واستمر العمل عليه بشكل منتظم حتى تشرين الثاني ١٩٣٢ أي لمدة ستة أشهر فقط ، عندما قرر مسؤولي الخطوط الجوية الإمبراطورية نقل مسار طائراتهم إلى الساحل الغربي للخليج العربي ^(٥٦) ، بسبب العقبات التي وضعتها الحكومة الإيرانية أمام تحليق الطائرات البريطانية ، إذ قامت بتحديد المطارات التي يمكن للطائرات البريطانية استخدامها ، ومنعتهم من استيراد الأدوات الاحتياطية لمحطات اللاسلكي التي تتولى الاتصال بالطائرات ، إضافة إلى



انه لم يكن للحكومة البريطانية أي حق قانوني في إقامة محطات لاسلكي على الأراضي الإيرانية لا بموافقة الحكومة الإيرانية^(٥٧).

وكانت الحكومة البريطانية قد شكلت لجنة في ١٥ كانون الأول ١٩٣١ برئاسة (ايرك جديس) مدير شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية للبحث في المعوقات التي تضعها الحكومة الإيرانية أمام انسيابية تحليق الطائرات البريطانية ، والطرق البديلة لمعالجة هذا الموضوع ، وقد ذكر ايرك في تقرير لجنته ، بأنه كان يأمل في الحكومة الإيرانية أن تدرك الأهمية الدولية للخدمات الجوية ومنها إيران ، وإن الخطوط الجوية الإمبراطورية تملك طرق بديلة يمكن اعتمادها فوراً مع الدعم الكامل من الحكومة البريطانية ، على الرغم من عدم ملائمتها بشكل كامل للشركة : وهي إشارة إلى الساحل الغربي للخليج العربي ليكون بديلاً عن المسار عبر الأراضي الإيرانية ، فضلاً عن أن هذا المسار سيكون أقل ملائمة لأنه يتبع طريقاً خارجياً بشكل نصف دائرة مما يتطلب التحليق لأميال إضافية : ذلك ان البريطانيين وضعوا في حساباتهم استخدام الطائرات المائية للوصول إلى الهند عن طريق التحليق فوق مياه بحر العرب المحاذية للساحل الجنوبي لإيران : لان مفهوم المجال الجوي للدول لم يجر العمل به بشكل فعال ، كما نعتقد أن الحكومة الإيرانية لم تكن لها القدرة آنذاك لحماية أجوائها ، وأضاف إن استخدام هذا المسار يوفر شيئاً من الاطمئنان للمسافرين ، لان هذا النوع من الطائرات بإمكانها الهبوط فوق سطح الماء في حال تعرضها لأي خلل^(٥٨) ، إلا أن تقريراً أشار إلى أن هبوط هذا النوع من الطائرات في كراجي يتسبب بمشكلة فنية ، الأمر الذي يتطلب إجراء الصيانة عليها بين فترة وأخرى ، إذ وجد إن المياه في ميناء (كراتشي) تلوث قواعد السفن والطائرات المائية على نحو سريع جداً بسبب العوالق والحزم النامية من الاعشاب^(٥٩)، وذكر جديس أيضاً أن الحكومة لا تملك المعلومات الدقيقة عن الأوضاع المحلية على الساحل الغربي للخليج العربي في حال استعمال الطائرات المائية ، ولا نستطيع القول أن ذلك الساحل مناسباً لاستخدام الطائرات المائية ، فالساحل هناك ضحل ، وهناك جزر عديدة بعيدة عن الساحل ، فضلاً عن كثرة الخلجان مما يجعله أكثر تنوعاً من الساحل الشرقي : إلا أننا نعتقد أن الموصفات التي أشار إليها (جديس) بخصوص الساحل الغربي تعد من الصفات الايجابية التي تتلائم وعمل هذا النوع من الطائرات هناك ، فضحالة المياه وكثرة الخلجان تساعد هذه الطائرات على الإقلاع والهبوط بشكل آمن ، كما أن وجود الخلجان يوفر ملاذاً آمنة لها من أمواج مياه الخليج العربي ، وأشار إلى أن هناك خليجاً كبيراً إلى الجنوب من الخط المرسوم لتحليق الطائرات بين رأس راكان ورأس مسندم والمسافة بينهما (٣٥٠) ميل تقريباً ، وهي مسافة تستطيع الطائرات المائية الحديثة أن تقطعها إذا ما توفرت أماكن مناسبة لهبوطها في كلا النهايتين ، ومع ذلك فإن استعمال هذا المسار ، وهذا النوع من الطائرات أفضل بكثير من استعمال المسار الساحلي الذي تسلكه الطائرات الأرضية ، إذ تضطر تلك الطائرات إلى الانعطاف عدة أميال للتحليق فوق شبه جزيرة مسندم ، وكرر ما ذهب إليه من أن هذا المسار لن يكون ملائماً بشكل جيد للخطوط الإمبراطورية ، وأن استخدام الساحل الغربي سيلقى الدعم الكامل من الحكومة البريطانية في حال توقف تحليق الطائرات عبر الأجواء الإيرانية تحت أي ظرف، ومن المؤمل إن الساحل الغربي سيوفر تسهيلات مناسبة خاصة وأن



الصداقة التي تجمع الحكومة البريطانية مع القبائل العربية هناك يمكن تطويرها ، وأن التعامل مع شيوخ المنطقة أسهل بكثير من التعامل مع عبد العزيز بن سعود^(٦٠) ، كما أن حكومة الهند البريطانية حافظت ولمدة طويلة على علاقات ودية مع شيوخ كبار وآخرين صغار على الساحل الغربي والجزر المجاورة^(٦١) ، وأن استمرار عمل شركة الطيران على المسار عبر الأجواء الإيرانية لا يمنع في أن نقوم بتطوير المسار البديل على الساحل الغربي ، وإذا لم يتم ذلك فإن قابلية تحليق الطائرات البريطانية المدنية والعسكرية هناك سوف يتحدد بطبيعة العلاقات السياسية للحكومة البريطانية مع القوى الأجنبية ذات العلاقة : ويقصد بذلك الاتحاد السوفيتي وألمانيا اللذان كان لديهما نفوذ كبير في إيران ، وذكر انه قبل عدة سنين كان لدينا مثلاً عملياً للحاجة إلى تعزيز القوة الجوية في الهند من العراق : ولعله يقصد بذلك الأحداث الدامية التي وقعت في ١٣ نيسان ١٩١٩ في منطقة جاليان والا باغ (Galyan wala Bagh) عندما هاجمت الطائرات البريطانية الآلاف من الهنود المطالبين بالاستقلال فقتلت (٦٠٠) وجرحت الآلاف ، واستطرد قائلاً في تقريره انه إذا ما أقدمت الحكومة الإيرانية على منعنا فلن نكون قادرين على إجلاء مندوبنا السامي (high commissioner) ، والأجانب الآخرين بسهولة من العاصمة الأفغانية كابول (kaboul)، الأمر الذي يوضح حاجتنا المتكررة لاستعمال الطائرات حماية لمصالحنا وحياة مواطنينا، لذلك فالخليج العربي يعد الحلقة الأهم للقوة الجوية ، ومن الضروري لها تطوير مسار الساحل الغربي لتجنب إمكانية عزل الهند عن العراق والشرق الأوسط جواً ، وأشار أيضاً إلى أن وجود مسارين للطائرات عبر الخليج العربي فيه تكلفة وإسراف خاصة في هذه الأيام. ويبدو انه يقصد بذلك الأزمة الاقتصادية الذي شهده العالم في بداية الثلاثينيات من القرن الماضي. وأضاف إلى أنه من المناسب لوزارة الطيران إعطاء مساعدة خاصة للخطوط الجوية الإمبراطورية في تطوير مسار الساحل الغربي في حال إقدام إيران على رفض تجديد اتفاقية استعمال الطائرات البريطانية لأجوائها في نيسان القادم^(٦٢) ، ذلك أن الاتفاق المبرم بين الحكومتين بخصوص استعمال الأجواء الإيرانية ينتهي في ٣١ آذار ١٩٣٢^(٦٣).

وقبل نفاذ ذلك الموعد أعلن فيليب ساسون (Philip Sasson) وكيل وزارة الطيران البريطانية في ٥ آذار ١٩٣٢ أنه تم الحصول على موافقة الجانب الإيراني لتجديد الاتفاقية لمدة شهرين ، وأنه يأمل أن يؤدي هذا التمديد إلى تمديد آخر ، ولكنه أكد على ضرورة اتخاذ تدابير احتياطية لاستعمال الجانب الغربي للخليج العربي كي لا يجبر البريطانيون على قطع هذا الطريق المهم جداً للوصول للهند في حال تراجع إيران عن الاستمرار بالاتفاقية^(٦٤) ، خاصة وأن الطائرات المائية التابعة للقوة الجوية الملكية كانت تستعمل الساحل الغربي للخليج العربي للوصول إلى الهند^(٦٥).

وكانت إيران قد رفضت الاستمرار بتحديد الاتفاقية أعلاه في تشرين الثاني ١٩٣٢ ، مما دعا مسؤولي الخطوط الجوية الإمبراطورية إلى اعتماد الساحل الغربي على الرغم من الصعوبات والنفقات نتيجة لهذا التغيير. ولكن مع ذلك فقد كان هناك شعوراً عاماً بالارتياح لدى مسؤولي الطيران البريطاني ، إذ لم يعد خط الطيران هناك يعتمد على رغبة الحكومة الإيرانية^(٦٦).

وكان على الخطوط الجوية الإمبراطورية استعمال الطائرات المائية على هذا المسار الذي كان مدروساً

بعناية من قبل المعنيين بالخطوط الجوية الإمبراطورية ، وكانوا قادرين على التنسيق مع القوة الجوية الملكية حول استعمال احد أسرابهم ذي الرقم (٢٠٣)، وهو من الطائرات المائية المتواجد في مدينة البصرة ، الذي كانت طائراته تجوب وعلى نحو ثابت منطقة الخليج العربي حتى مدينة كراتشي^(٦٧).

وكانت الخطوط الجوية الإمبراطورية قد أبرمت في ٢٢ شباط ١٩٣٢ اتفاقيات عدة مع شيوخ الساحل العماني (ساحل دولة الإمارات العربية المتحدة حالياً) تحسباً للموقف الإيراني ، إذ وافق شيخ الشارقة سلطان الثاني بن صقر القاسمي (١٩٢٤-١٩٥١) على إقامة مطار في الشارقة ، وتأسيس محطة لاسلكي أيضاً ، كما حصل البريطانيون على تسهيلات لتعبئة الوقود ، وعلى مرسى بحري للطائرات المائية من شيخ دبي سعيد بن مكتوم (١٩٢٩-١٩٥٨) ، في حين سمح لهم شيخ (أبو ظبي) شخبوط بن سلطان آل نهيان (١٩٢٨-١٩٦٦) على إقامة مطار في جزيرة (صير بني ياس) ، وآخر بالقرب من (أبو ظبي)^(٦٨).

الخاتمة:

لاشك أن الحرب العالمية الأولى أسهمت بشكل كبير في زيادة اهتمام الدول الكبرى بصناعة الطائرات للمهام العديدة التي قامت بها إبان تلك الحرب وما بعدها ، فأولى البريطانيون اهتماماً متزايداً في استخدام الطائرات ، بعد أن تأكد لهم أن هذا النوع من السلاح يغنيهم عن استخدام القوات البرية ويساهم في خفض نفقاتهم الحربية وتبين ذلك من خلال العمليات التي قامت بها الطائرات في العراق الذي يعد من أكثر المناطق الساخنة في الشرق الأوسط المناهض لوجودهم آنذاك.

ساهم الطيران الحربي البريطاني في إيجاد الأرضية لإنشاء خدمة مدنية لنقل البريد والمسافرين بين لندن والهند عبر منطقة الخليج العربي الذي يعد الطريق الأقصر لبلوغ غايتهم ، لذلك كان لازماً على المعنيين بشؤون الطيران والسلطات البريطانية تأمين تحليق طائراتهم عبر أجواء المنطقة ، عن طريق إيجاد بنى تحتية لها ، من مطارات وأماكن للهبوط الاضطراري ، وأماكن للتزود بالوقود ، والدخول لهذا الغرض في مفاوضات مع قوى المنطقة المختلفة التي واجهتها عقبات عدة لاسيما مع الجانب الإيراني، الذي كان تحت تأثير نفوذ قوى أخرى ، مما دفع البريطانيين إلى اعتماد الساحل الغربي من الخليج العربي في إتمام رحلات طائراتهم إلى الهند ، إذ تبين لهم أن التعامل مع الحكام العرب هناك أسهل بكثير من التعامل مع الحكومة الإيرانية.



الهوامش والمصادر

- (١) ينظر الملحق رقم (١).
- (٢) ينظر الملحق رقم (٢).
- (٣) ينظر الملحق رقم (٣).
- (4) Penlope Tuson , The records of British residency and agencies in Gulf , published by India Office Library and records foreign and common Wealth office , London , 1978 , P.8.
- (5) J.E Peterson , defending Arabia , published croom Helm , London , 1986 , P.13.
- (٦) يقع سهل تهامة على البحر الأحمر في الجزء الجنوبي الغربي في المملكة العربية السعودية إلى الشمال في الجمهورية العربية اليمنية مباشرة ، يبلغ عرضه نحو (٦٤) كيلومتر ، ويعد أوسع المناطق الزراعية في المملكة العربية السعودية وأغزرها إنتاجاً، ينظر ، كمال موريس شربل ، الموسوعة الجغرافية للوطن العربي ، دار الجبل ، (بيروت ، ١٩٩٨) ، ص ١٣٣.
- (7) Dr. Scot Robertson , The development of Royal Air Force Strategic bombing doctrine between the Wars , published Air power Journal , London , 1998 , P. 8.
- (8) Charles Loch Mowat , Britain between Wars , 1918 – 1940 , Beacon Press , London , 1971 , P. 240.
- والشرق الأوسط مصطلح متعدد التعريفات ، فهناك اختلافات عديدة حول تحديد المنطقة التي يشير إليها المصطلح جغرافياً ، فيحددها معهد الشرق الأوسط بواشنطن بشكل يجعل حدودها الجغرافية تتطابق مع العالم الإسلامي ، أي من غرب اندونيسيا ومن السودان إلى أوزبكستان بينما يعرفها المعهد الملكي البريطاني للعلاقات الدولية بأنها تشمل إيران وتركيا وشبه الجزيرة العربية ومنطقة الهلال الخصيب ومصر والسودان ، ينظر :
- www.furat.alwehada.Gov.sy/archive.asp?file_name=flight , January 30 , 1919 .
- (٩) ينظر الملحق رقم (٤).
- (١٠) ينظر الملحق رقم (٥) والقوة الحصانية هي : وحدة قياس اخترعها العالم الإنكليزي جيمس واط (James Watt) للتعبير عن قدرة الأجهزة كمحركات السيارات والطائرات والمحركات الكهربائية والمفاعلات النووية ويمكن تعريف القدرة الحصانية الواحدة بأنها تمثل (٥٥٠) قدم - رطل من الشغل في الثانية أو (٣٣٠٠٠) قدم - رطل من الشغل في الدقيقة والقدم-الرطل هو : الشغل اللازم لرفع رطل أنكليزي واحد مسافة قدم واحد. ينظر :
- www-shakwmakw.com/vb/showthread.php?t=1024
- (11) file : IIIf : / RAF. perardua Ad Astrafer Ardua Ad Astra. htm.
- (12) Flight , March 30 , 1922.
- (13) Grey Kennedy , Imperial defence : the old World order 1856 – 1956 , first published , USA , 2008 , P153.
- (14) Thomas R. Mattair , Global Security Watch.. Iran : a reference handbook , first published , London , 2008 , P.8 . India Office B.414 , P.3 , Air communication in the Gulf (communicated by the Air ministry) 23 August 1928.
- والمحمرة هي عاصمة إقليم عربستان وهي الميناء البحري الوحيد والمركز الوحيد للتجارة الأجنبية في عربستان كلها ، ينظر : ج ج لوريمر ، دليل الخليج ، القسم الجغرافي ، الجزء الرابع ، مطابع علي بن علي ، الدوحة ، ١٩٧٥ ، ص ١٥٩٠.
- (15) File : IIIf / RAF , OP.cit.



والشرق الأدنى أو الشرق القريب مصطلح يستخدمه علماء الآثار والجغرافيون والتاريخيون ، ويستخدم بدرجة أقل في الصحافة ، ليشير إلى منطقة الأناضول (تركيا حالياً) والهلال الخصيب الذي يقسم بدوره إلى بلاد الشام وتقسّم إلى الأردن وسوريا ولبنان وفلسطين وبلاد ما بين النهرين وشرق سوريا حالياً ومصر ، ينظر : مسعود الخوند ، الموسوعة التاريخية الجغرافية ، الجزء ١٢ ، دار رواد النهضة للطباعة والنشر والتوزيع (بيروت ، ٢٠٠٨) ، ص ٥٨.

(16) Ibid , P.1 . J.E paterson , op.cit , p.24.

(17) Tuson , op. cit , p.8.

(18) Flight , March 30 , 1922 , op.cit.

(19) India Office , B , 414 , op.cit.

والكتيبة وحدة عسكرية تتألف من سراية قيادة ومن سراية ثقيلة ومن ثلاث سرايا مقاتلة متشابهة يرأسها ضباط برتبة مقدم وهذا تشكيل المشاة ويكون تعداد الكتيبة بحدود (١٠٠٠) مقاتل ينظر : www.ar.paldf.net/forum/showthread-php?t=154795.

(20) J.E paterson , op.cit , p.24.

(٢١) غريغوري بوندرافسكي ، الخليج العربي بين الامبرياليين والطامعين في الزعامة ، دار النشر وكالة نوفوستي ، موسكو ، ١٩٨١ ، ص ١٣٧ - ١٣٨.

(22) Flight , March 30 , 1922 , op.cit.

(23) J.E paterson , op.cit , p.24.

(24) The , London Gazetta (supplement) No. 32830 , 1 June , 1923 , Retrieved 2 August , 2012 , P.3953.

(25) Jhon Gunn , The defeat of distance : Qantas , 1919 -1939 , university of Queens land press , p.104.

(26) J.E Peterson op.cit , p.15.

(27) Artur Percival Newton , J,WWing , The British empire since 1783 , its Political and economic development , published , 1929 , p.236.

(28) Barrett Willough by , Essay Index , Reprint Series , publisher , Ayer co. England , 1938 , p.369.

(29) Miron , Rezun , The Soviet union and Iran : Soviet policy in Iran the beginning of the pahlavi dynasty until the soviet Invasion , in 1941 , edition 1 , Javidan press , Tehran , 1922 , p. 134.

(30) Flight , June , 1921.

(31) Ibid.

(32) Flight , August 24 , 1922.

(33) Ibid.

(34) Ibid.

(35) File : iiif / Saudi - Aramco World - Flying , the - Furrow , htm , Alan Mc Grogor , Flying the Furrow , volume 52 , number 2 , March / April , 2001; (٦) ينظر : الملحق رقم

(36) Flight , March 30 , 1922. op.cit.

(37) File : iiif / Saudi - Aramco , op.cit.

(38) Charles Loch Mowat , Britain between the Wars , 1918-1940 , Beacon Press , London , 1971 , p.240.

(39) File : iiif / Saudi - Aramco , op.cit.

(40) Flight , October 28 , 1962.

(41) Flight , December 19 , 1918 , Flight , December 23 , 1962.





(42) Flight , October 28 , 1962 , op.cit.

(43) Peterson , op.cit. p.15.

يحد إقليم مكران جنوباً بحر عمان والبحر العربي ، ومن الغرب كوة مبارك وفي الشرق حدوده مع أراضي خان كلات ، ومن أهم موانئه جاسك وشهباز وجوادر للتفصيل ينظر : لوريمر ، المصدر السابق ، ص ١٤٢١-١٤٣٧.

(44) Ibid.

يقع إقليم بلوشستان على طرف الهضبة الإيرانية ويمتد بين كل من إيران وباكستان وأفغانستان ، سميت المنطقة بذلك بعد نزوح القبائل البلوشية إليها قبل آلاف السنين ، والجزء الجنوبي من إقليم بلوشستان يعرف بإقليم مكران المطل على بحر العرب ، ينظر :

www.ar.Wikifedia.org/Wiki/بلوشستان

(45) Flight , August 24 , 1922 , op.cit.

وبوشهر الميناء الرئيس على الجانب الشرقي من الخليج العربي على بعد (١٩٠) ميلاً إلى الشمال من ناحية الشرق من المنامة في البحرين ، و (١٧٠) ميلاً إلى الشرق في ناحيته الجنوبية من الكويت ، و (١٥٠) ميلاً شرق الجنوب الشرقي من مصب شط العرب. أما بندر عباس ، فتقع عند مدخل الخليج العربي بين جزيرتي هرمز ولارك على ملتقى الخليج العربي وخليج عمان قرب النتوء المسمى برؤوس الجبال ، ينظر : لوريمر ، المصدر السابق ، القسم الجغرافي ، الجزء الأول ، ص ١٢ ، ٤٣١.

(46) Tuson. op.cit , p.86.

يمكن اعتبار شبه جزيرة مسندم المدخل الجنوبي للخليج العربي وبأنها تفصله عن بحر عمان ، ويبلغ طول مسندم من الشمال إلى الجنوب ميلين ، وعرضها عبر الجزء الجنوبي أقل من ذلك ، وأقصى ارتفاع فيها (٨٧٥) قدماً وهي شديدة الانحدار ، ينظر ، لوريمر ، المصدر السابق ، الجزء الرابع ، ص ١٦٢٥.

(٤٧) للتفاصيل ينظر بحثنا الموسوم (خطوط ومحطات التلغراف البريطانية في منطقة الخليج العربي ١٨٦٠-١٩٠٧ ، أبحاث ميسان (مجلة) ، المجلد الأول ، العدد الثاني ، ٢٠٠٥.

(48) Flight , August 24 , 1922 , op.cit.

(49) Clive Leatherdale , Britain and Saud Arabia 1925-19398 : Imperial , first published , Britain , 1983 , p.222.

(50) Flight , March 26 , 1925.

(٥١) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم ، السلام البريطاني في الخليج العربي ١٨٩٩-١٩٤٧ الناشر ، دار المريخ ، مطبعة منيمنة الحديثة ، الرياض ، ١٩٨١ ، ص ٢١٣.

(52) Miron Rezun , op.cit , p.134.

للتفاصيل عن النفوذ السوفيتي والألماني في إيران ، ينظر : كمال مظهر احمد ، دراسة في تاريخ إيران الحديث والمعاصر ، الناشر ، الدار العربية للموسوعات ، مطبعة القديس جاورجيوس ، (بيروت ، ١٩٨٥).

(53) Ibid

(54) Derek Hopwood , The Arabian peninsula society and politics , first published , printed in Great Britain , London , 1972. p.170.

(٥٥) عبد العزيز عبد الغني إبراهيم ، المصدر السابق ، ص ٢١٦.

(56) The Gulf Historical summaries 1907-1953 , Historical summaries of events in the gulf Sheikhdoms and the sultanate of Muscat and Oman 1928-1953 , Archive Editions , England , 1987 p.49.

تعد جاسك جزءاً من مكران وتمتد من نهر مينا الذي يقع على بعد ميل شمال كوة مبارك إلى الغرب وحتى نهر ساديش في الشرق ، وتلتقي المنطقة في الداخل بمنطقة بشاگرد على بعد حوالي (٥٠) ميلاً من الساحل. ينظر : لوريمر ، المصدر السابق ، الجزء الثالث ، ص ١١٣٥. أما مدينة (لنجة) فتقع على بعد حوالي (٩٦) ميلاً غرب الجنوب الغربي من مدينة بندر عباس وعلى بعد (٨٨) ميلاً غرب الشمال الغربي من الشارقة وأكثر من (٣٠) ميل بقليل جنوبي شرقي مدينة بوشهر ، ينظر : لوريمر ، المصدر السابق ، الجزء الرابع ، ص ١٣٧١.

(57) India Office , B.392 , p.2 , Wireless telegraph , Station in the Gulf , August 1928.

(58) Flight , Jane 28 , 1917 , Flight , February 19 , 1932.

(59) Flight , February 23 , 1928.

(60) Flight , September 30 , 1928.

(61) Ibid.

(62) Flight , October 30 , 1931.

(63) Flight , February 12 , 1932.

(64) Flight , March 18 , 1932.

(65) Derek Hopwood , op.cit , p.170.

(66) Flight , September 30 , 1932.

(67) Ibid.

(68) Tuson , op.cit , p.5.

تقع جزيرة صير بني ياس على مسافة متوسطة من مدينة أبو ظبي على بعد (٢٤٠) كيلومتر غرباً وتوجد الجزيرة

شمال جبل الظنة مباشرة وعلى بعد (٨) كيلومتر من الشاطئ ، ينظر : www.bany-

yas.com/vb/showthreade.ph?t=2780



الملاحق

ملحق رقم (١)

ملحق رقم (١١)

APRIL 5 1928



THE ROYAL AIR FORCE FLYING-BOAT CRUISE

Log of the Far East Flight from England to Karachi

We give below the log of the R.A.F. Far East Flight, together with the Report of the Officer Commanding, which was issued recently by the Air Ministry. The flight, which is from England to Australia (a total distance of nearly 28,000 miles), is being carried out by four Supermarine "Southampton" metal flying-boats, each with two Napier "Lions," under the command of Group Capt. H. M. Cave-Browne-Cave, R.A.F. The flight is now at Singapore.

In his report, the Officer Commanding states:—
The aircraft and engines of the flight have been very satisfactory. At every stopping place the flight has received the greatest assistance and hospitality; all the arrangements made by the local authorities for the safety and refuelling of the flight have worked perfectly. The health of the flight has been good.

The weather conditions on the whole have been good, the winds have generally been favourable, and the temperature inside the hulls has seldom exceeded 80° F.

During the passage of the flight through the Persian Gulf, the Senior Naval Officer of that station, having been asked by R.A.F. Iraq, to report where his ships would be, thought it necessary to send H.M.S. Endeavour to Boshare and Henjam to meet and assist the flight. After he had seen the flying-boats land, secure to their buoys and refuel without any difficulty at Henjam, and after he had been shown over the flying boats, he agreed that it was unnecessary to make any special disposition for the remainder of the flight to Karachi.

During the stay at Karachi it was found that the water in Karachi Harbour fouled the bottoms of the ships, and flying-boats, very quickly, and although an inspection of the hull bottoms on the last flight to Karachi showed the bottoms to be clean, it was found that after a fortnight in the harbour the bottoms were covered with barnacles and tufts of weed. Each boat has been pulled up on its chassis on the sandy beach on the Malabar side of the

were moored to the Air Station flying-boat moorings, which were quite satisfactory.

The flight was hospitably received by the French Air Station, and the Officer Commanding the French Naval Aviation stations in the district flew over specially to welcome them.

The officers landed at the French air station, after which all the aircraft were refuelled to 450 gallons by the same method as at Hourtin. Several French officers, including the commanding officer of the French seaplane station and Commandant of the French military aviation base at Istres, were shown over the aircraft during the afternoon.

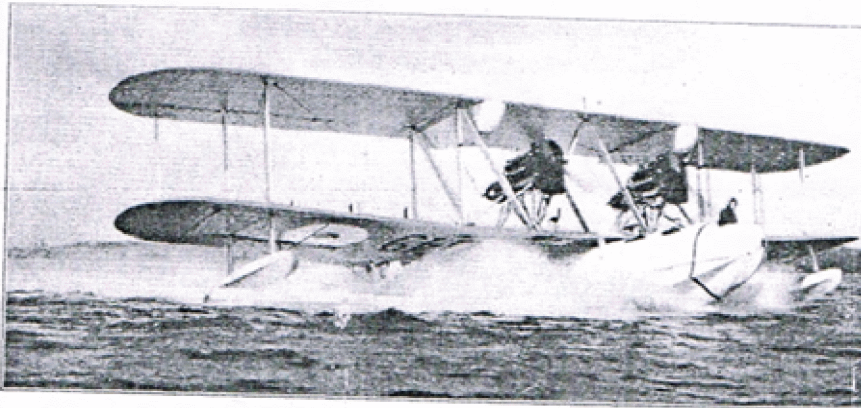
Half the officers and aircraft slept ashore at the air station and half on board the aircraft.

Thursday, October 20. At Berre.—Flight remained at Berre. Weather fine with light northerly breeze. Several flying officers from Istres and three technical officers from Paris arrived at Berre to see the Southamptons. Four officers and four airmen slept ashore; remainder on board the aircraft.

Friday, October 21. Berre-Naples.—440 Miles. (7 hrs.; 66 knots.) The flight took off in formation at 08.00 for Naples. The wind was light variable at first, later N.E. 10 knots, and finally, southerly 5 knots; visibility fair. Two French twin-engine flying-boats escorted the flight as far as Toulon.

Half-an-hour before reaching Cap Corse, the most northerly point of Corsica, S. 1180 reported a lost oil leak from the starboard engine. She carried on, however, until able to land in a small bay on the east side of Cap Corse, twenty minutes on the water she took off again and rejoined the formation, which had remained in the air. The leak arose from a cracked nipple where the oil pressure gauge pipe is joined to the engine; this was blanked off temporarily.

Course was then set for Naples, which was reached without further incident



The Great Flying-Boat Cruise: One of the four R.A.F. Supermarine "Southampton" metal flying-boats—each with two Napier "Lions"—which, under the command of Group Capt. H. M. Cave-Browne-Cave, are flying to Australia.

harbour for one day and the bottoms have been thoroughly cleaned and painted. On launching, each boat has been given a short test flight, and the opportunity has been taken to give flights to C.O.D., Sand Brigade, and other officers.

The log of the flight is as follows:—
Friday, October 14. Felixstowe to Plymouth. 276 miles. (4 hrs. 5 mins.; 68 knots.)—Flight left Felixstowe in formation at 09.00 and landed at Catterwater at 13.05 after a rather unpleasant flight in rain and thick mist. The boats were moored to the outer buoy off the Air Station and refuelled to 400 gallons, with the assistance of Care and Maintenance Party; the fuel, in 5-gallon drums, being towed out to the flying-boats in dinghies.

Saturday, October 15. Plymouth.—Aircraft inspected by Naval Commander in Chief, Plymouth, and by Air Officer Commanding No. 10 Group, the latter arriving by air from Calicut. Length of rubber joint to radiator bottom water connection increased to 1 ft. 6 in. all aircraft to relieve vibration stresses at this point. A new radiator was fitted to S. 1181.

Sunday, October 16. Plymouth.—Extensions to foot rail supplied by Supermarine were fitted. Southampton S. 1125 flew over from Calicut with engine starter parts as spares for the flight.

Monday, October 17. Plymouth to Hourtin (Bordeaux). 380 miles. (5 hrs. 5 mins.; 78 knots.)—The flight took off in formation at 09.00 in the presence of the Naval Commander in Chief, and were escorted out of the Sound by Air Officer Commanding No. 10 Group, in Southampton N. 9800. Until Ushant was reached, the clouds were low, with rain squalls and a following wind, up to 25 knots at 1,000 ft. After Ushant, the weather cleared and the wind dropped. The flight landed in formation at Hourtin at 14.05, and secured to buoys near the French Seaplane Station at the north end of the lake.

The refuelling was carried out from four-gallon tins towed out to the flying boats in dinghies. The flight was hospitably received by the French, who transported the fuel to the flying-boats and entertained the officers of the flight in their mess. The officers were accommodated at the French Air Station, and the airmen slept in the flying boats.

Tuesday, October 18. Hourtin.—The Air Attache, Paris, flew down to meet the flight and remained until the following day, when he flew on to Berre to render any assistance that might be required there. The Officer Commanding the French Air Station and several of his officers visited the flying-boats. The wind was light and variable with heavy rain during the afternoon.

Wednesday, October 19. Hourtin to Berre (Marseilles). 310 miles. (4 hrs. 25 mins.; 70 knots.)—The flight took off in formation at 08.20, and arrived at Berre at 12.48.

Except for a patch of fog in the vicinity of Bordeaux, which the flight flew above for about 1 hr., the trip was uneventful. The wind was N.W. throughout the flight, varying between 5 to 20 knots on the surface. The aircraft

at 15.00 hrs. The flight landed in formation at Nisida Island, and moved to special moorings close to the Italian seaplane station. The flight was welcomed by the British Consul General, the Air Attache, and the Officers Commanding the Italian seaplane station. Four officers and four airmen lived on board the aircraft, the remaining officers in Naples; the four other airmen at the Italian seaplane station.

Saturday, October 22. At Naples.—The officer commanding flight, with the Air Attache, called on the General of the District, the Admirals of the Arco, and port and various local officials. The day was spent on general overhaul work and cleaning down.

Sunday, October 23. At Naples.—During the forenoon the wind increased to 25-30 m.p.h., from a southerly direction, with heavy rain and low cloud.

The aircraft being under the lee of Nisida Island, were quite safe at their moorings, although, owing to the wind eddies from the rocky island they carried about somewhat, and a good deal of snatching at mooring wire took place.

Monday, October 24. At Naples.—Wind shifted to a westerly direction and decreased considerably although it still remained gusty. The afternoon was spent showing various Italian officers over the aircraft.

All the personnel slept on board the flying-boats except two airmen, who slept at the Italian air station. Throughout the stay at Naples the flight was given every assistance by the Italian air station.

Tuesday, October 25. Naples-Brindisi. 230 Miles. (3 hrs. 4 mins.; 60 knots.)—At 07.30 the flight took off independently in Nisida Harbour.

On account of the swell outside the harbour, and in order to avoid the cliffs and high telegraph wires, it was necessary to take off down wind. The flight at the time was east S.W. The flight flew over Naples in formation before setting course down the coast.

Luckily the clouds were high, so that the flight were able to cross over the mountains on the "Heel and Toe" of Italy at 5,000 ft., and proceed direct to Brindisi, thus avoiding the necessity of following the coast right round, an additional distance of about 220 miles. The land crossings amounted to about 60 miles altogether.

The mooring site, close to the air station and opposite the civil seaplane station, was quite satisfactory, although rather close to the shipping channel. The buoys were not specially laid, the flight using ordinary ship moorings.

The flight was welcomed by the officers of the Italian seaplane base and the Air Attache, Rome, who had preceded the flight to ensure that all was ready for them.

The fuel was pumped direct from 200-litre barrels into the aircraft tanks by means of the aircraft refuelling pump and hose. Refuelling was completed by dark and the officers, except the duty officer, then went ashore to Brindisi. Four of the airmen slept at the Italian air station and four in the flying-boats.

ملحق رقم (٢)
ملحق رقم (٢)

Flight, January 9th, 1909.

Flight

A Journal devoted to the Interests, Practice, and Progress of
Aerial Locomotion and Transport.

OFFICIAL ORGAN OF THE AERO CLUB OF THE UNITED KINGDOM.

No. 2. Vol. I.]

JANUARY 9TH, 1909.

[Registered at the G.P.O.
as a Newspaper.]

[Weekly. Price 1d.
Post Free, 1½d.]

FLIGHT.

44, ST. MARTIN'S LANE, LONDON, W.C.

Telegraphic address: Truditur, London. Telephone: 1828 Gerrard.

SUBSCRIPTION RATES.

FLIGHT will be forwarded, post free, to any part of the world at the following rates:—

UNITED KINGDOM.			ABROAD.		
	s.	d.		s.	d.
3 Months, Post Free ...	1	8	3 Months, Post Free ...	2	6
6 " " " ...	3	3	6 " " " ...	5	0
12 " " " ...	6	6	12 " " " ...	10	0

Cheques and Post Office Orders should be made payable to the Proprietors of FLIGHT, 44, St. Martin's Lane, W.C., and crossed London and County Bank; otherwise no responsibility will be accepted.

Should any difficulty be experienced in procuring FLIGHT from local news-vendors, intending readers can obtain each issue direct from the Publishing Office, by forwarding remittance as above.

NOTICE.—Advertisement instructions should reach the office, 44, St. Martin's Lane, W.C., by first post, Thursday. The latest time for receiving small alterations for Advertisements is 12 noon, Thursday. No alterations can be made after that hour.

THE RECEPTION OF "FLIGHT."

If we had for a moment harboured a single doubt as to the precipitateness of our action in bringing out FLIGHT at this early stage in the growth of the aeronautic industry, all misgivings on that score would have been swept away in their entirety during the past week by the phenomenal reception that has been accorded to our first number. Congratulations and promises of hearty support have literally poured in upon us from every part of the Kingdom, and gratuitous notifications have reached us from the most unexpected quarters that steps have already been taken by numbers of enthusiasts and their friends to ensure obtaining the weekly issues with regularity. By Monday last, No. 1 was out of print at this office, thus necessitating reprinting; while, at the time of writing, orders still continue to arrive by every post which it is quite impossible to fill. At the bookstalls, too, the same apologies have had to be offered—the unanimous tale being "sold out." Needless to say, we are not only surprised at the overwhelming heartiness of this welcome, but are very gratified at the healthy prospects which are thereby opened up for the new industry and pastime in Great Britain.

A NEW YEAR'S GREETING TO "FLIGHT."

ON January 1st the first notice of FLIGHT in a public newspaper of any sort appeared in the *Morning Post*, and by way of recording this "historical" greeting we reproduce below the appreciation of our contemporary. It is but one, and may serve as an example of a large number of notices of welcome throughout the country, and to all of those who have thus signalled our advent we return many sincere thanks. It will be our endeavour to live up to the good opinions of our friends.

Thus the *Morning Post* :—

"With the new year the subject of artificial flight is to be encouraged in a practical fashion by the issue in Britain of a weekly paper from to-morrow onwards bearing the apt title FLIGHT. The journal will be published at a penny, so that it will be within the reach of all interested in the practical progress of aerial locomotion and transport, while the fact that it is to be issued from the offices of *The Automotor Journal* is a guarantee that the production will be something in every sense worthy the great movement, the current story of which it will record in words and pictures. Apart from including an excellent retrospect of the past year as well as a very full account of the Paris Aeronautical Exhibition, this week's issue of *The Automotor Journal* contains the first of a new series of full-page portraits of prominent motorists, Prince Francis of Teck, Chairman of the Royal Automobile Club, being so presented to the readers of the paper in question."

THE POSITION OF THE AERONAUTIC INDUSTRY.

It seems almost unbelievable at the present stage in the history of aviation that the new pastime should already have an industry. But such is indeed the case; and, as we had occasion to point out last week, this fact was one of the most striking aspects of the first Paris Aeronautic Salon. There are in France to-day firms who are not merely willing to build aeroplanes, but who are manufacturing them as a staple business, and who are prepared to accept orders for them and guarantee them to fly with the same readiness that a motor manufacturer undertakes to provide a motor car. True, the experiments in flight have been going on for a long time, but it is, after all, only quite recently that any marked degree of success has been attained. Equally true is it that there are firms in England who have laid themselves out to build machines to the requirements of any experimenters; but alas for the blindness of British patronage and patriotism, customers have heretofore been far to seek.

It was not, of course, to be supposed that the French, of all people, would be blind to their opportunities in a commercial direction, but it must be confessed that there

B

العدد ٢ - المجلد ٤٣ - السنة ٢٠١٨



مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية

ملحق رقم (٣)

ملحق رقم (٤)

JUNE 28, 1917.

FLIGHT

THE WORLD'S AIR ROUTES AND THEIR REGULATION.*

By Colonel LORD MONTAGU OF BEAULIEU, C.S.I., F.R.Met.Soc., A.I.M.E.,
Advising Mechanical Inspector to the Government of India.

THOUGH the time has not yet come when regular postal and commercial communication by means of the air is established, there are many signs that after the war an effort will be made by all civilised nations to develop this aspect of flying, as foreshadowed by Mr. Holt Thomas in his recent lecture. It follows, therefore, that already there is need for consideration of the problems of how official, private and commercial flying must be regulated in a national and international sense. Moreover, it is important that the principles governing the regulation of such traffic should be agreed upon and established before the traffic itself actually comes into existence, when awkward precedents may have arisen leading to unsound ideas being adopted, which should be opposed in the interests of efficiency and order.

International and National Legislation.

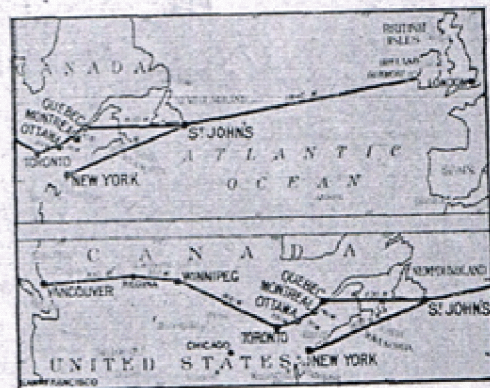
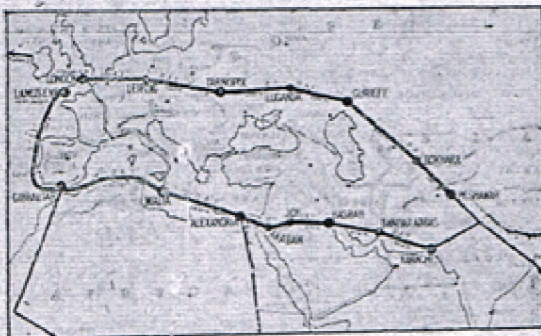
There has, so far, been no international conference to deal with the problems which concern world flying, but it may be mentioned that in 1899 it was agreed at that now discredited body, the Hague Convention, that no bombs or explosive missiles might be dropped from aircraft. A year or two later, however, Germany and France signified that they could no longer adhere to this undertaking, though Great Britain still remained bound, not having signified dissent. Now the bombardment by aircraft of points of naval and military importance, and of undefended towns as well, has become a matter of daily occurrence, and the resolution of the Hague Convention remains an interesting relic of the past, and the moral it conveys is plain. This is not the place to discuss how far the dropping of bombs by aeroplanes upon towns—whether of military, partly military,

can be no private or national rights in the air over the sea beyond the three-mile limit. Over the land, by the law of England, it is held that private property extends *injure ad caelum*—that is, the possession of a piece of land carries with it rights to the sky above the same area. National air rights, therefore, presumably extend all over the land of any nation, and in the case of countries with a sea-board there must be added the fringe of the three-mile limit round the coast.

The Position of the British Empire.

The British Empire is in a peculiarly favourable position for the development of Imperial aviation, for our widely separated possessions will enable our air traffic round the world, over land and sea, to proceed without having to ask for concessions from other nations. The very scattered nature of the Empire in this matter is an advantage, and the Central European Powers will lose presently the advantages of their compactness. The importance of harbours and coaling stations under the British flag all over the world in the past to our naval forces and to our mercantile marine has been very great. But in future still more important will be a chain of landing places for both land and sea planes, and, for the latter, sheltered harbours will be as necessary and valuable for the development of our air services by sea as flat alighting grounds on the land for land machines.

When the map of the world is studied, it is interesting to



The World's Air Routes and their Regulation.

or non-military character—will influence the course of war; but without going deeply into this interesting phase of the subject, I may assert that if all an enemy's country is to be considered liable to attack from the air, the cherished privileges hitherto granted to the non-combatant population are at an end. In future civilians, whether men, women or children, will be subjected to a considerable and increasing proportion of the risks formerly borne by the soldier alone. As a matter of fact this is no new development in one sense, for a besieged city shelled by the long-range guns of the enemy has never had such immunity. The bomb-carrying aeroplane, being for this purpose a long-range gun, is merely following the example of its more or less stationary predecessor on the ground, with a much more limited range.

The International Aeronautical Conference which sat at Nancy in 1899 decided that only warfare could reveal the abuses to which the aeroplane could be put. This conclusion was prophetic and eminently true; there have been plenty of such revelations lately.

As regards national legislation on the subject, Parliament passed a law, which came into operation in 1913, prohibiting flying over certain areas of naval and military importance, and stipulating that foreign pilots alighting in this country from abroad should descend in certain specified areas, after giving 18 hours' notice in advance to the Home Office of their intended flight. Germans of late have had the hardihood to ignore this statute.

So far as international law is at present concerned, there

observe that, with a few exceptions, our possessions are conveniently situated for flying. There is a chain of imperial landing places southward and eastward from Gibraltar, about 900 miles from London as the plane flies, towards the Cape, to Egypt, India and the Australasian Dominions. The nearest points between the North American Continent and Europe, the West Coast of Ireland and the East Coast of Newfoundland, are also both within the Empire.

Routes and Winds.

For some time to come flying will be more easy over the land than over the sea, owing to the existence of well-organised landing places at every 10, 15 or 20 miles. Over the sea flying must be more difficult and dangerous to start with until the absolutely reliable engine is available and the movement of storms and the circulation of winds have been studied and their behaviour can be forecasted accurately. In any case, I think it is unlikely that straight-line routes between place and place will be those that will ordinarily be adopted. In the air the currents of wind are not only far swifter than in the case of those of the sea, but so swift that an adverse wind beyond a certain point will reduce any but the fastest aeroplanes to the position of not being able to achieve any useful speed over the surface of the globe. I assume, in saying this, that the average speed of commercial flying will probably not exceed much over 80 m.p.h. for some time to come. It will never pay to fly for money-earning purposes a mile an hour faster or a foot higher in altitude than can be proved to be financially worth while. Wind currents will therefore be of supreme importance to air

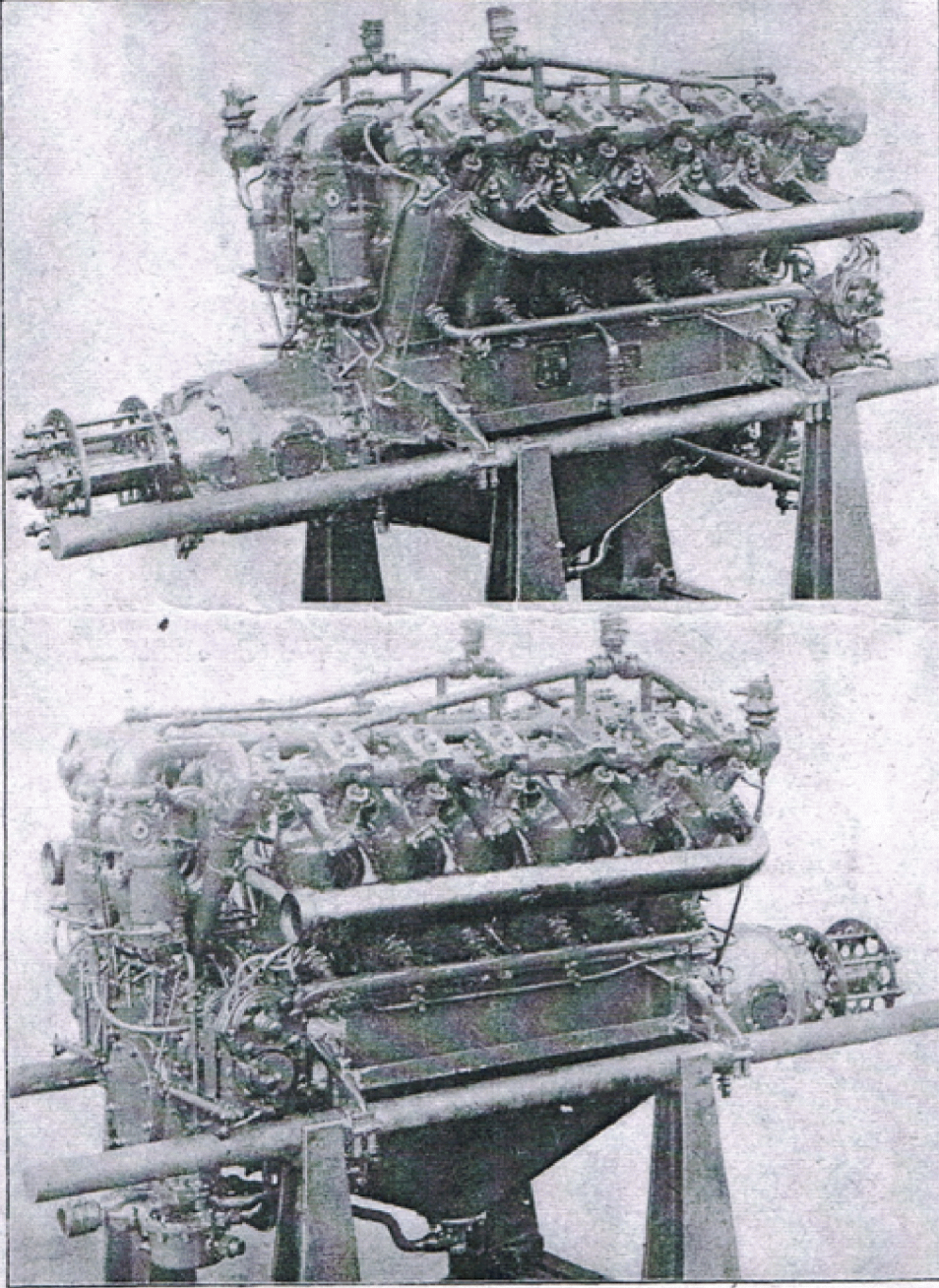
* Paper read before the Aeronautical Society on June 21st, 1917.



ملحق رقم (٤)

ملحق رقم (٤)

DECEMBER 19, 1918



Two views of the Rolls-Royce "Falcon" aero engine.

1434

العدد ٢ - المجلد ٤٣ - السنة ٢٠١٨



مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية

ملحق رقم (٥) ملحق رقم (٥)

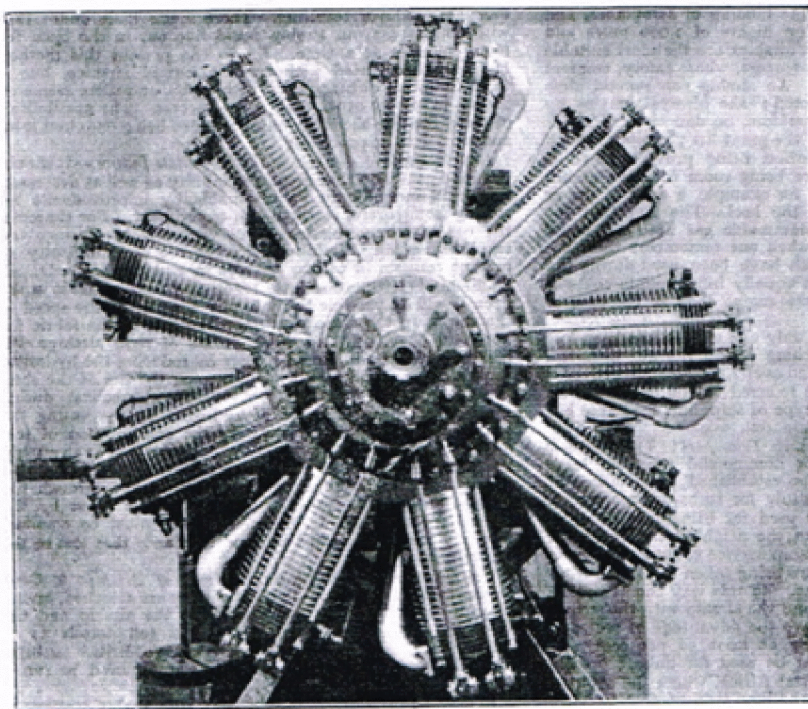
JANUARY 30, 1919

mechanical flight so as to be able, should the emergency arise, to achieve supremacy of the air. The air problem rests on effort and co-ordination. For that reason we should unify all air efforts in a single department." Thus Senator Chamberlain of Oregon, the chairman of the Senate Military Affairs Committee, who have recommended the establishment of a separate Bureau of the Air with its chief a Cabinet officer. Note the italics. And this when in Merrie England we are thinking of it as half a man's job.

A NEW method of getting rid of rats has been brought to light through aviation. It is to be hoped our town and rural authorities will note and take full advantage of ridding the country of these noxious vermin. The novel method has been evolved during the journey of Major-Gen. Salmoud and his party to India. On the arrival of the Handley-Page at Karachi the travellers, according to the *Pioneer Mail*, related the following story of an adventurous rat.

of flying machines. The officer had to plead the cause of aviation, explaining the co-operation of the flyers with the revictualling services, the possibility of feeding small towns where railways were not, *et palati et patata!* At last he won his point, but his experience has rufled him; and he says expressively that while all this red-tape was being unravelled the inhabitants of the Eastern provinces could do naught but "clack their beaks!"

VEDRINES the incorrigible repeated his feat of landing on a roof later for the benefit of the cinema people, who took yards of film, precariously ensconced on neighbouring chimneys. The machine was slightly damaged this time. The feat was performed with a little G-3 Caudron with a Gnome engine. Vedrines had several rehearsals on the ground before the attempt, and succeeded in pulling-up in a twenty-yard circle. There were difficulties with the unimaginative



A B.R. 1 rotary engine, built by the Humber Works, Coventry. The B.R. type of rotary is of official design, and was at one time known as the Admiralty Rotary. There are two types, the B.R. 1, of 150 h.p., and the B.R. 2, which develops 240 h.p.

The rat, attracted by the food supplies, boarded the aeroplane, it is believed, at Chabar, a previous stopping-place, or earlier. At all events, it was heard gnawing after leaving Chabar, and at Karachi the guard which protected the machine during the night heard the rat continuing its nibbling. The rat, however, could not be located or caught. After leaving Karachi its activities went on, and as it was thought it might be gnawing some important part of the machine, it was decided to see if cold would have any effect on its activities. The machine was accordingly taken to over 10,000 ft., and this was too much for a rat nurtured in the balmy warmth of the Persian Gulf, and, frozen or numbed with cold, it could apparently hold on no longer, and dropped off into space.

NEXT, please!

THERE is a certain kinship between official methods across the Channel and those of our own circumlocution offices. The Director of Aeronautics decided to put a group of aeroplanes at the disposal of the Minister of the Blockade and the Invaded Regions. After three days he managed to find out who was actually charged with the revictualling, and informed him of what was proposed. "Permit me to smile!" said the official concerned, dubious exceedingly as to the utility

police. The pilot himself seemed to be a little doubtful as to the result, as he said to a friend that he did not know "whether to-night I sleep in my bed or in a box!"

A MILLION capital aeronautical "Milestone."—The Aviation and General Insurance Company, Ltd., has just been registered at Somerset House with a nominal capital of £1,000,000 in £1 shares, to carry on life assurance, annuity, deferred annuity, accident, sickness, employers' liability and fire insurance and other business, etc. £20,000 has been deposited with the Chancery Court in respect of life assurance and £20,000 in respect of employers' liability insurance, as required by statute. The two first share subscribers are Lord Furness and E. Furness, and the address of the new company is at 56, St. James Street.

Br Aeroplane to Paris.

Lieut.-Colonel N. Arion, Military Attaché to the Roumanian Legation, and Head of the Roumanian Mission, left Hendon at nine on Tuesday morning by aeroplane for Paris. He carried urgent and important despatches for the Roumanian Delegates attending the Peace Conference.

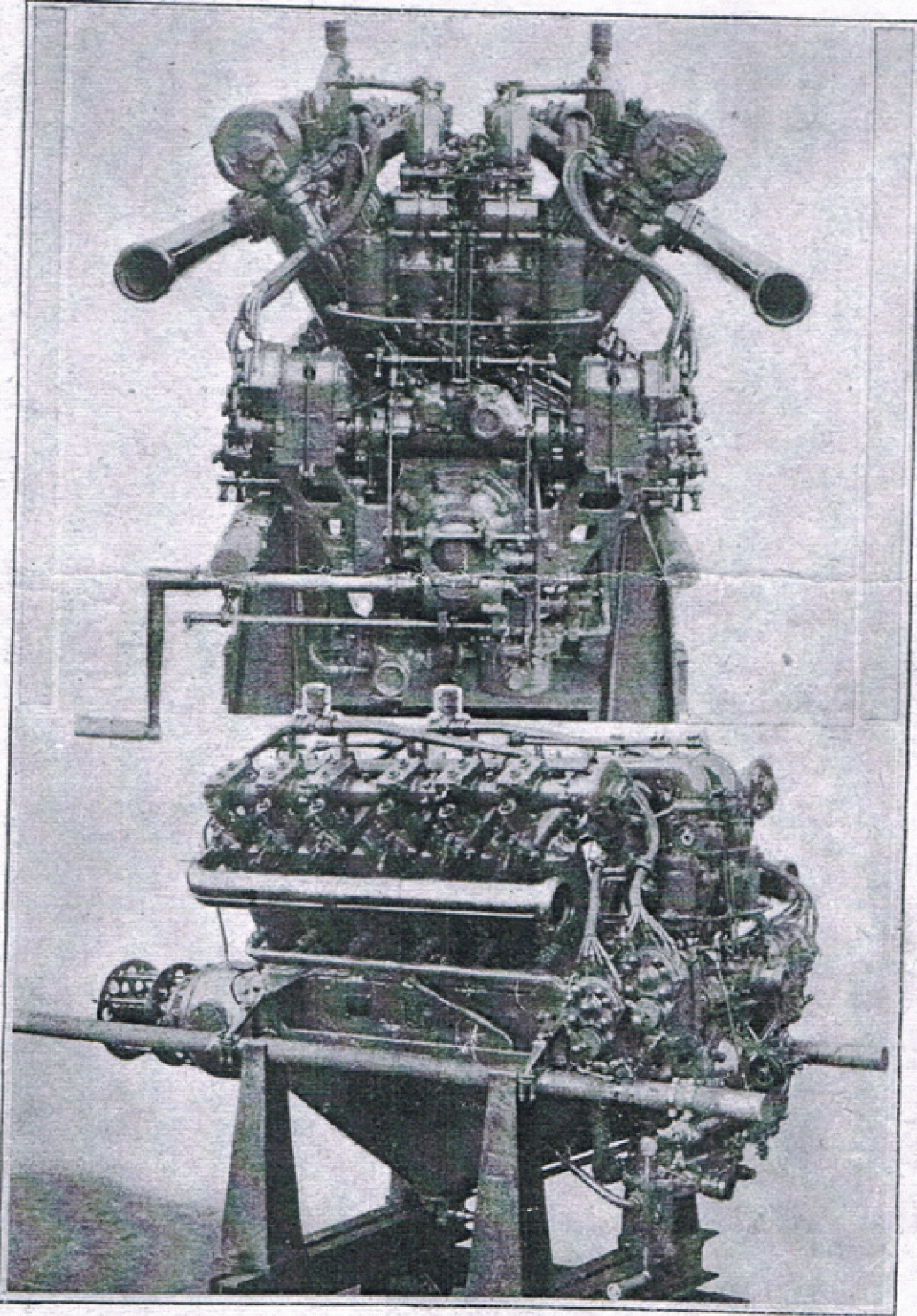


ملحق رقم (٦)

ملحق رقم (٦)

DECEMBER 19, 1918

FLIGHT

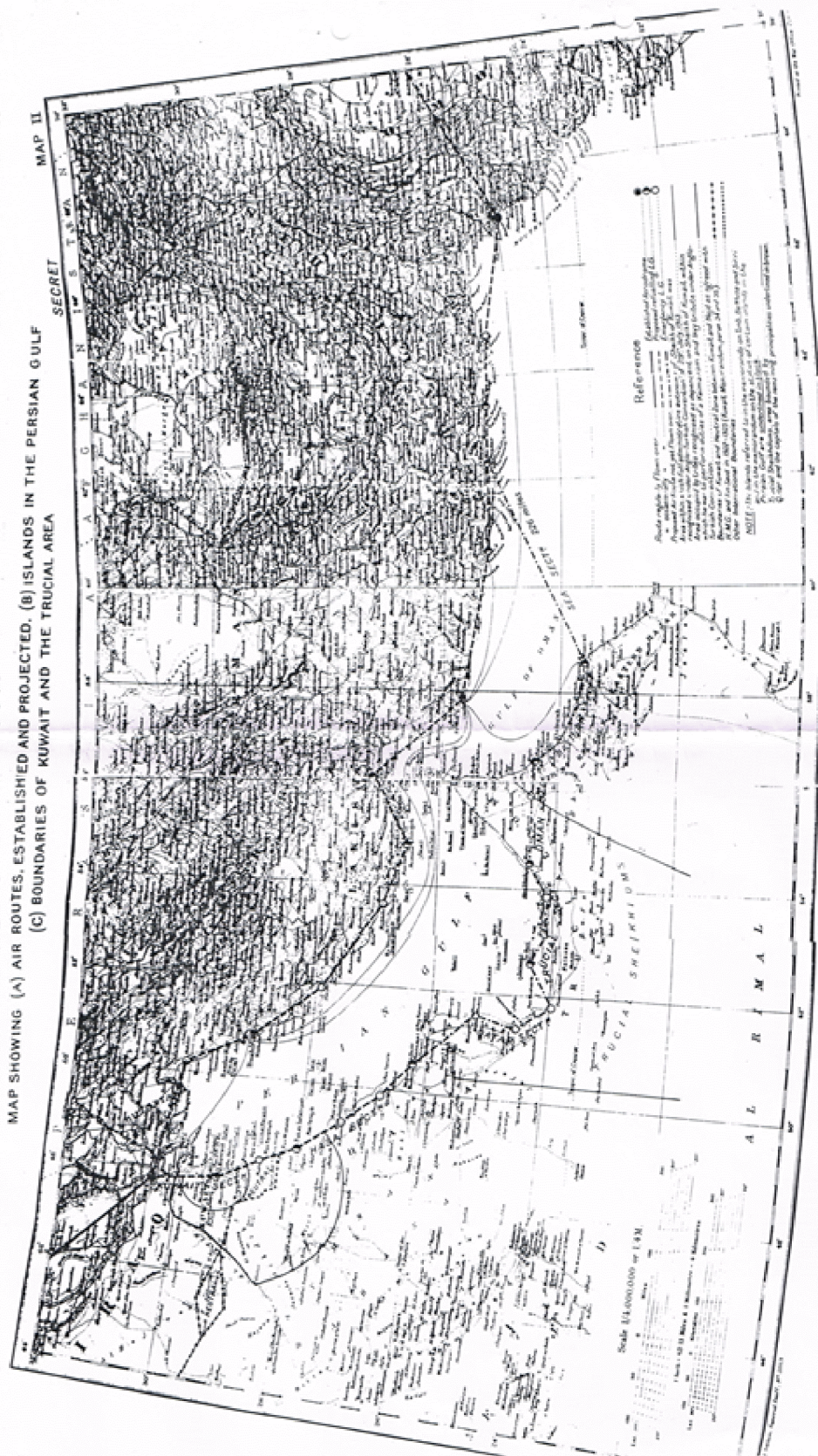


A FAMOUS AERO ENGINE.—The Rolls-Royce "Eagle." Top: Dead front view, Bottom: Side view, carburettor end.

العدد ٢ - المجلد ٤٣ - السنة ٢٠١٨



مجلة أبحاث البصرة للعلوم الإنسانية



with
The (Persian) Gulf Historical summaries of event
in the Gulf Sheldons and Sultante of Muscat and Oman,
Archive Editions, (England, 1987).