

الخليج

ملاحق الخليج, ملحق استراحة الجمعة

24 نوفمبر 2011 12:30 مساء

الطيران المدني في أبوظبي بدأ بمبنى صغير بلا إمكانيات

الخليج

عندما عقدت بريطانيا العزم على إنشاء خط جوي يربطها مع الهند، كانت أبوظبي ضمن المحطات المقترحة لنزول الطائرات البريطانية للاستراحة والتموين بالوقود، ورفض الشيخ شخبوط بن سلطان، حاكم أبوظبي آنذاك، في البداية منح أي تسهيلات للإنجليز بسبب سوء التفاهم بين الطرفين الذي استمر لفترة طويلة، ولكن في 1935 وافق على تقديم تسهيلات لسلاح الجو البريطاني في أبوظبي وجزيرة بني ياس، كما وافق على إنشاء مهبط للطائرات

وكانت مدة الاتفاقية 12 عاماً، ونصت على حصول الإمارة على مبالغ بسيطة نظير تلك التسهيلات، وهي دفعة مقدمة قدرها 5 آلاف روبية ودفعة شهرية قدرها 400 روبية (1)، وهي دفعات ضئيلة للغاية قياساً بحجم التسهيلات التي شملت إنشاء مستودع للوقود والطاقة، ومطار للطوارئ في أبوظبي في فبراير/شباط 1935 (2). هذا التقتير البريطاني في العطاء، واستغلال ظروف الحماية في الحصول على كل التسهيلات، وهو ما حدث أيضاً في ما يخص امتيازات النفط، كانا مثار حنق الكثير من حكام الخليج الذين كانوا يعيشون ظروفاً صعبة للغاية في فترة الثلاثينات من القرن العشرين بسبب الأزمة الاقتصادية الخانقة، وبدلاً من أن تظهر بريطانيا حسن النية من خلال مساعدة الحكام على اجتياز تلك الأزمة برغد اقتصادات تلك الإمارات برسوم معقولة نظير امتيازات النفط والطيران التي احتكرتها، فعلت عكس ذلك، وحصلت على كل ما تريد بأقل العطاءات، وحاول بعض الحكام، ومنهم الشيخ شخبوط التعبير عن رفضهم لهذا الوضع حسب الإمكانيات المتاحة، فبعد توقيع الاتفاقية، رفض الشيخ شخبوط السماح للعاملين التابعين لسلاح الجو البريطاني بإقامة المنشآت التي نصت عليها الاتفاقية، إلا أن الحكومة البريطانية، وبدلاً من حل الموضوع ودياً، هددت باتخاذ إجراءات شديدة ضد أبوظبي (3). وأقيمت المنشآت، واستمرت الطائرات البريطانية في استغلال المنشآت المقامة حتى إنهاء الاتفاقية عام 1951، ولم تشر الوثائق البريطانية إلى تجديد تلك الاتفاقية، ويبدو أن المنشآت ظلت من دون استغلال حتى بداية الستينات، وتظهر بعض الصور القديمة التي التقطت لأبوظبي في تلك الفترة، وجود مبنى قديم وصغير كان بمثابة مبنى للمطار، وليس واضحاً إن كان هذا المبنى من ضمن الإنشاءات التي بنتها الحكومة البريطانية أثناء فترة الاتفاقية أو بني فيما بعد. وعلى أية حال، استغل هذا المبنى الصغير لحركة الطيران المدني الذي بدأ في أبوظبي في بداية الستينات مع الإعلان عن اكتشاف النفط في الإمارة، ويقول محمد الفهيم، وهو أحد شهود العيان لتلك الفترة عن بدء حركة الطيران المدني في أبوظبي: في أوائل الستينات، تم إنشاء مسارات طيران بين أبوظبي والشارقة، وأبوظبي والبحرين من قبل شركة الخليج للطيران وهي الشركة التي سبقت طيران الخليج، واستخدمت طائرات داكوتا وهورونز التي يعود تاريخها إلى الحرب العالمية الثانية، وتحمل من ثمانية إلى اثني عشر راكباً في أول رحلات منتظمة من وإلى أبوظبي، كانت هذه الطائرات صاخبة جداً وتسبب الصداع للركاب بسبب هدير المحركات المستمر، ورغم ذلك، كانت الطائرات دائماً محجوزة بالكامل، وكان الحصول على مقعد على الطائرة يستلزم مشقة وجهداً عظيماً، ناهيك عن الصعود إلى الطائرة التي كانت تقلع وتهبط من أرض سيخة، وفي الوقت الذي كانت فيه المطارات حول

العالم تركب أحدث أجهزة الطيران وتقنيات الملاحة، لم يكن بالمطار سوى هذا المهبط للطائرات وكان هناك عاملان أنيطت بهما مهمة رش الماء المستمر لجزء من الأرض السبخة بطول كيلومتر للمحافظة عليه مدمكاً وقاسياً لتمكين الطائرات من الهبوط بسهولة نسبية، وعلى الرغم من هذه الطريقة لنظام صيانة المدرجات، كانت الطائرات تعلق أحياناً في الرمل الناعم، وعندما كان يحدث ذلك، كان يتم تسخير كل رجل قادر على السحب، وكل دابة في المدينة تسحب الطائرة، وكان مشهداً عجيباً، وتقابلاً فريداً بين القديم والجديد، حين كان 100 حماراً أو نحوها، وجميع الرجال . (القادرين يحاولون تحريك الطائرة 4)

اكتشاف النفط: أعلن عن اكتشاف النفط في أبوظبي عام 1958 وبدأت أولى شحنات النفط من الحقول البحرية عام 1962، ومنذ ذلك الوقت، تحول هذا المبنى الصغير للمطار لخلية نحل يستقبل العمال القدمين للعمل في شركات النفط ومختلف المهن التي بدأت تتوافر في أبوظبي، ويستقبل أيضاً رجال الأعمال وغيرهم ومنذ عام 1961 بدأ تدفق رجال الأعمال في المنفذ الوحيد للإمارة على العالم الخارجي، ويشير تقرير بريطاني إلى أنه وفدت إلى أبوظبي أعداد كبيرة من رجال الأعمال خلال ذلك العام، وحصلت 14 شركة وبعض التجار على موافقة شخصية من الشيخ شخبوط للشروع بإقامة أعمال في أبوظبي، وبدأت بعض شركات الطيران في النزول في مطار أبوظبي الصغير رغم عدم وجود مدرج (مسفلت، ويشير تقرير عام 1961 إلى أن هناك رحلتين تصلان إلى أبوظبي كل أسبوع . 5)

ويبدو أنها من قبل شركة الخليج للطيران التي تغير اسمها إلى شركة طيران الخيج وأبرمت اتفاقاً مع الحاكم نالت فيه (حق العمل وخدمات الطيران مع مطار أبوظبي لمدة ثلاث سنوات . 6)



في 1964 حدث أول اختراق عربي للحصار البريطاني على الإمارات، عندما قررت جامعة الدول العربية إرسال وفد للإمارات للاطلاع على احتياجاتها، وقدم في البداية عضو الوفد بدر الخالد البدر، وهو كويتي، وكان ممثل حاكم الكويت في الإمارات الخليج وأصبح أيضاً عضواً في وفد الجامعة لدى زيارته الإمارات، وكان قدوم البدر بغرض التمهيد للزيارة، ويتحدث في كتابه عن نزوله في مطار أبوظبي، ونوعية الطائرة التي ركبها، وهي رواية ممتعة ومهمة لأخذ فكرة

عن مطار أبوظبي في تلك الأيام، يقول البدر: في صباح يوم الجمعة 26-6-1964 سافرت بصحبة ثاني بن عبدالله، وهو من أعيان دبي، إلى أبوظبي على متن طائرة تابعة لطيران الخليج من طراز داكوتا، وبعد أكثر من نصف ساعة من انطلاقنا من دبي، حامت الطائرة فوق جزيرة أبوظبي . وكانت البيوت البسيطة، وأكثرها من سعف النخيل منتشرة هنا وهناك، كما حامت الطائرة فوق بعض البنايات القليلة على الشاطئ التي تبين أنها مبنية حديثاً، ثم مرّت فوق قصر الشيخ الوحيد، ثم هبطت الطائرة نحو أرض النزول مثيرة الغبار لعدم وجود مدرج معبد بالمستوى المطلوب، ووقفت أمام مبنى صغير من الطين يشتمل على بعض الغرف، وعلمنا أنه مبنى المطار الذي توجد فيه أيضاً دوائر الجمارك والجوازات، وبعد تسليمي رسالة بخصوص زيارة وفد الجامعة لأبوظبي للشيخ شخبوط وأخذ موافقته، توجهنا للمطار حوالي الساعة الرابعة مساءً، ووقفنا عند مبنى المطار في جو صيفي ملتهب، ثم صعدنا إلى الطائرة، وكانت الحرارة في داخلها لا تطاق بسبب وقوفها فترة طويلة في تلك الشمس المحرقة منذ وصولنا، وعدم وجود أجهزة تكييف في داخل (تلك الطائرة الصغيرة . 7)

اتفاقية 1967: خلال النصف الأول من الستينات، استمر مطار أبوظبي بمبناه البسيط، وممر الطائرات غير المسفلت في استقبال الأعداد الكبيرة من رجال الأعمال والمسؤولين البريطانيين والعمال القادمين للعمل في أبوظبي، ولا تشير الوثائق البريطانية لأية عمليات تطوير في مبنى المطار أو مرافقه، وعموماً لم تكن حركة الطيران بمستوى مطار دبي الذي كان يخدم بقية الإمارات منذ افتتاحه عام 1960، وبمجرد تولي الشيخ زايد حكم أبوظبي في أغسطس/آب، 1966، بدأ يسعى نحو تطوير حركة الطيران المدني، وتشديد مبنى جديد للمطار، ونظراً لكون أبوظبي في تلك الفترة تحت الحماية البريطانية، كان الأمر يتطلب موافقة السلطة البريطانية على توسيع حركة الطيران الذي يعني الانفتاح على العالم، وعقدت اتفاقية بين حكومة أبوظبي ممثلة في المغفور له الشيخ زايد والحكومة البريطانية في 19 يناير/كانون الثاني، 1967، ونصت الاتفاقية في بندها الأول على الآتي: سوف تقوم الحكومة البريطانية بتقديم المشورة بشأن إنشاء وصيانة وتشغيل المطارات في أبوظبي، وصيانة وتشغيل المرافق الملحقة، وتعيين أشخاص مسؤولين يخولون صلاحيات، وتناط بهم مهام في ما يتعلق بالملاحة الجوية وتنظيماتها . وكانت تلك الاتفاقية أول إجراء نحو الانفتاح على العالم . وسنتوقف قليلاً لمناقشة الفقرة الأولى قبل الانتقال للفقرة التالية، فمطار الشارقة تأسس عام 1932، وبما أن الحكومة البريطانية كانت هي من سيدفع رسوم تشغيل المطار ومرافقه، كانت الاتفاقية تتضمن شروطاً كثيرة لاستخدام المطار والاستراحة، ولم توافق السلطة البريطانية على زيادة رسوم التشغيل بعد انتهاء الاتفاقية المرة الأولى، وتم تجديدها مرات عدة بزيادات طفيفة، والأهم من ذلك أن الانجليز لم يهتموا كثيراً بالمشورة والتطوير وتدريب الكوادر المحلية وغيرها من الأمور، وإنما افتقدت تلك الاتفاقية شروط استغلال المطار ورسوم التشغيل . نأتي بعد ذلك لمطار دبي، الذي أنشئ بسبب حاجة الإمارة الملحة له، ولم يكن هناك نفع بالإمارة عند تشييد المطار عام 1960، ولذلك لم تهتم السلطة البريطانية بمسألة تقديم مشورات لتطويره، وفي ما يخص أبوظبي، يبدو واضحاً رغبة الإنجليز في السيطرة على كل المشروعات الجديدة ومن ضمنها المطار، فالتشييد والإدارة والتجهيز والخدمات ستتم من خلال المشورة البريطانية التي ستكون بالطبع ترويحاً لكل ما هو بريطاني، فالإنجليز تحولوا بعد اكتشاف النفط في أبوظبي من سلطة حماية تسعى من خلال مسؤوليها إلى استمرار الانغلاق والعزلة والسيطرة، إلى موظفي علاقات عامة يحاولون بشتى الطرق كسب ود الشيخ زايد، وتنفيذ أكبر قدر ممكن من المشروعات واحتكارها إدارياً، ويبدو ذلك واضحاً من خلال الفقرات الأخرى في الاتفاقية، فالفقرة الثانية تنص على الآتي: تتعهد الحكومة البريطانية ببذل كل ما في وسعها لضمان التطور المنتظم والمنهجي لتلبية احتياجات الركاب والسلع والبضائع وغيرها وليس هذا فقط، بل إن الحكومة البريطانية وضعت نصاً في الاتفاقية يعفيها من كل الرسوم والضرائب، فالفقرة 4 تقول طبقاً لشروط البند 24 من اتفاقية شيكاغو، فإن الحكومة البريطانية وغيرها من مستخدمي المطارات في أبوظبي (من المصرح لهم) سوف تعفى

من دفع الرسوم الجمركية، وجميع الضرائب والرسوم الأخرى في ما يتعلق بالطائرات، وقطع غيارها، والمعدات والتجهيزات النظامية للطائرات، والمستودعات المقصود بها أن تستخدم في الطائرات، والزيوت والوقود وزيوت التشحيم على متن الطائرات . وباختصار، فإن الإنجليز قدموا رسوماً قليلة لاستخدامات كثيرة في مطار الشارقة منذ إنشائه عام 1932 حتى الستينات، ويريدون امتيازات كاملة من دون أي رسوم في ما يخص مطار أبوظبي على اعتبار أن الإمارة أصبحت غنية ويجب أن تقدم خدمات مجانية لهم . (8) وبدأ العمل بمبنى مطار أبوظبي في أواخر الستينات، . وافتتح الشيخ زايد المطار الجديد في أغسطس/آب 1970

المغفور له طيران الخليج:- حرصت أبوظبي في عهد الشيخ زايد على أن يكون لها طيرانها الخاص، أو أن تنظم لشركة طيران خليجية، فإثناء المطار الجديد، كان يستوجب تطوير خدمة الطيران المدني، وتوفير خط وطني لأبناء إمارة أبوظبي وبقية الإمارات، ووجود ناقله وطنية يتم التحكم في إدارتها، وترتيب نقل الركاب بسلاسة أكبر من أن تقوم به شركة أجنبية . ولاشك في أن ذلك لم يكن متاحاً قبل إنشاء المطار الجديد بخدماته الكاملة، وممراته الحديثة المواصفات، وكان الانضمام إلى شركة طيران الخليج هو الخيار الأفضل في السبعينات، فالشركة معروفة وقديمة، وهي أول شركة استخدمت مطار أبوظبي لنقل الركاب في بداية الستينات، وشركة طيران الخليج تأسست في مارس/ آذار 1950 في البحرين، وبدأت العمل بطائرة واحدة من طراز أنسبت ذات السبعة مقاعد، وكانت تسير رحلاتها إلى الظهران، ثم توسع الأسطول إلى أربع طائرات وعام 1951 دخلت الخطوط الجوية البريطانية كأكبر مساهم في الشركة بنسبة 26%، وتولت إدارة الشركة التي كان رأس مالها آنذاك 25 ألف جنيه استرليني، وامتدت شبكة خطوط طيران الخليج لتشمل الدوحة والشارقة إضافة إلى الظهران . وتواصل تطوير الشركة وأصبحت تمتلك أسطولاً من 8 طائرات عام 1961، ويعد 1973 عام التحول في تاريخ الشركة، إذ قررت أربع سلطات خليجية شراء حصص المساهمين في شركة طيران الخليج، هذه السلطات هي البحرين وقطر وسلطنة عمان وأبوظبي، وتم شراء ملكية الشركة بالتساوي، أي بنسبة 25% لكل منها، وبدأ العمل بعد تسجيل الشركة في يناير/ كانون الثاني 1974 باسم طيران الخليج (9)، وبانضمام أبوظبي للشركة، أصبحت طيران الخليج الناقل الرسمي لمعظم دول المنطقة، باستثناء السعودية والكويت اللتين أسستا طيراناً خاصاً بهما .

الطيران العسكري

خلال فترة إنشاء المباني الجديدة لمطار أبوظبي الدولي عام 1969، بدأ الشيخ زايد في عقد اتفاقيات لضم طائرات عسكرية للقوة العسكرية الجديدة للإمارة الناشئة، فالمدرجات الجديدة التي سيشتغل عليها المطار الجديد، ستكون مناسبة لنزول مختلف الطائرات المدنية والعسكرية، وكان من الضروري وجود طيران عسكري يرفد الوحدات العسكرية الجديدة التكوين، وفي بداية تأسيس المطارات في منطقة الخليج، كان من الشائع رؤية بعض الطائرات العسكرية رابضة في ركن من أركان المطار المدني، وكانت خطوة الشيخ زايد خطوة مهمة لتأسيس طيران عسكري في مرحلة مبكرة من تأسيس البنية التحتية في أبوظبي، ويشير تقرير كتبه تريديويل المعتمد البريطاني في أبوظبي في بداية عام 1969 إلى أن شركة كوميرس انترناشيونال البريطانية عرضت على أبوظبي 12 طائرة هنتر بأسعار مخفضة، ويطلب في رسالته الموجهة إلى وزارة الخارجية البريطانية عدم التشدد مع الشيخ زايد في طلباته من الطائرات، ويقول إذا تشددنا فسوف يذهب إلى مكان آخر، ويستطيع أن يحصل على أسلحة متقدمة ببساطة من دول أخرى . وأبدى الفرنسيون رغبة في تزويد أبوظبي بطائرات ميراج (10)، وما يهمننا في هذا الموضوع، هو أن الشيخ زايد استطاع استغلال فرصة تنفيذ المباني الجديدة لمطار أبوظبي في تأسيس طيران عسكري مصاحب لتطورات الطيران المدني، . وتم افتتاح مطار أبوظبي المدني بعد تلك المباحثات بسنة واحدة

- (1) Records of the Emirates, vo1 .9, pp .38-39
- (2) The Presion Gulf Administration Reports, Reports for Year 1935, Vo1 .1x, p .1 (2)
- (3) Reports, Reports for Year 1935, The Presion Gulf Administration Reports, Vo1 .1x P .I,II,III,IV,V (3)
- (4) محمد عبدالجليل الفهيم، من المحل إلى الغنى (قصة أوظبي) مركز لندن للدراسات العربية، 1996 ص 67 (4)
- (5) Records of the Emirates 1961, PP 399-400
- (6) Records of the Emirates, 1961, P . 393 (6)
- (7) بدر الخالد البدر، رحلة مع قافلة الحياة، ج،2،3 مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2004 . ص 283 - 285 (7)
- (8) Records of the Emirates,1967 . PP .629 #8211; 631
- [www. flyingway.com](http://www.flyingway.com)
- (9)
- مادة بعنوان تاريخ شركة طيران الخليج
- د . محمد الفارس، زايد في الوثائق البريطانية، ص 149 - 150 (10)