مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية

اسم المقال: حوادث سقوط الطائرات على طول ساحلي الخليج العربي (1931 - 1947 م) دراسة وثائقية
اسم الكاتب: تامر سمير طه
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/9213
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 18:20 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم الإنسانية والاجتماعية



المجلد 19، العدد 3
محرم 1444هـ / سبتمبر 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 1996-2339

سبتمبر 2022م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية** المجلد 19 العدد 3
https//:doi.org/10.36394/jhss/19/3/4

حوادث سقوط الطائرات على طول ساحلي الخليج العربي (1931-1947م): دراسة وثائقية

تامر سمير طه[1]

تاريخ الاستلام: 03-10-2020 **تاريخ القبول: 05-02-2021**

ملخص البحث:

تناولت الدراسة الحديث عن حوادث تحطم الطائرات البريطانية من خلال تقارير المقيمية السياسية في منطقة الخليج العربي، وذكر تفاصيل ما تعرضت له من حالات الهبوط الإضطراري وتحطمها، والإطلاع على دور شيوخ القبائل والسكان المحليين على طول ساحلَي الخليج العربي في محاولة منهم لإنقاذها، ونقل ومساعدة والحفاظ على جميع المقتنيات الموجودة على متن الطائره وتقديم يد العون والحفاظ على حياة من نجا من أفرادها، في الوقت الذي كان فيه سلاح الجو الملكي البريطاني (Royal Air Force) هو المسيطر والمهيمن في سماء الخليج العربي وصاحب النفوذ، أضف إلى ذلك أن جميع خطوط الملاحة الجوية كانت تابعة للحكومة البريطانية سواء المدنية منها أو العسكرية، ومع ذلك فإن الأمور كانت تتغير تماما عند حدوث حالات تحطم الطائرات؛ ففي تلك اللحظات تتحول الهيمنة والسيطرة الكلية في المنطقة للعرب - شيوخ القبائل العربية والسكان المحليين - وهذا ما أشارت إليه الوثائق البريطانية لاعتمادهم على مساعدات العرب من خلال تقديمهم المأوى والطعام والشراب للناجين، ولولاهم لهلك جميع من نجا من التحطم في الصحراء، هذا وبالإضافة إلى كون الحوادث الجوية كانت كثيرة ومتعددة إلا أن حالات الوفاة جاءت قليلة جدا، وقد قابلت السلطات البريطانية هذه الجهود بكل تقدير واحترام، كما أنها قدمت الهدايا والمبالغ المالية تقديرا لهم على خدماتهم ومساعداتهم للناجين من حوادث التحطم واعترافًا منها بفضلهم في سلامة مَن تمكن مِن النجاة.

الكلمات الدالة: الهبوط الاضطراري، طيران الجو الملكي، حوادث الطائرات، المقيم السياسي البريطاني، الخليج العربي، حكومة الهند.

---

(1) كلية الآداب - جامعة طنطا (طنطا - مصر)
tamersmart@yahoo.com

المقدمة:

تعد الطائرات إحدى أهم وسائل النقل في العصر الحديث؛ ويعود ذلك إلى التطور العلمي والتكنولوجي الحديث، بالإضافة إلى دقة صناعة الطائرات وتفوقها على سائر وسائل النقل الأخرى من حيث الجودة والسرعة، ولما تتمتع به من إمكانيات متطورة إلا أن هذا لم يمنع من وجود بعض الأعطال الفنية فيها التي طالما كانت سبباً رئيساً في تعرضها لحوادث التحطم والسقوط، ولم تكن هذه الأعطال هي السبب الوحيد لمثل هذه الحوادث بل هناك أسباب أخرى تعود أحيانا إلى عوامل الطقس والمناخ السائدة - الضباب والعواصف الرملية وغيرها –أثناء تحليق الطائرة، أو ربما يرجع ذلك إلى قلة خبرة وتمكن الطيار من السيطرة على مسار الطائرة.

ومن الجدير بالذكر أن نشير إلى أن عدة طائرات بريطانية مدنية وعسكرية ومن دول الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية سقطت في منطقة الخليج العربي، وتابع الوكلاء السياسيون لحكومة الهند البريطانية جميع التفاصيل المتعلقة بسقوطها وطرق الوصول إليها وتقديم المساعدة وتدوين كل ما تم الوصول إليه في سجلاتهم الرسمية وإرسالها إلى لندن وبعد الاطلاع على هذه الوثائق نسرد بعض من أهم هذه الحوادث التي تعرضت لها الطائرات البريطانية فترة ما بين عامي (1931 - 1947م)

الدراسات السابقة:

في الحقيقة لم أستطيع العثور على أي دراسة تاريخية وثائقية سابقة يمكن الرجوع إليها؛ باعتبارها مرجعًا تناولت دراسة موضوع حوادث الطيران البريطاني والهبوط الاضطراري في منطقة الخليج العربي، ما عدا مقالًا نشر في صحيفة البيان الإماراتية بعنوان: طائرات في سماء الخليج وهو لايعد بحثًا علميا محكمًا، ومعظم معلومات تحطم الطائرات ما زالت محفوظة في سجل الوثائق البريطانية.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذه الدراسة في تسليط الضوء على ما واجهته السلطات البريطانية من صعوبات في منطقة الخليج العربي أثناء سقوط وتحطم الطائرات الجوية، على الرغم من التقدم في مجال صناعة الطائرات وسيطرتها الكاملة على الملاحة الجوية على طول ساحلي الخليج العربي إلا أنها كانت تقف عاجزة أمام مساعدة أي من أفراد طاقمها بعد

تحطم طائرته بصحراء الخليج بسبب سقوطها أحياناً وهبوطها الاضطراري في أحيانٍ أخرى، وكانت بحاجة ماسة للمساعدة من قِبل شيوخ القبائل والسكان المحليين، على الرغم من أنها حاولت تفادي حالات التحطم والهبوط الاضطراري الذي كان يحدث لطائرتها سواء المدنية منها أوالعسكرية، مما حدا بها لأخذ قرار يتم بموجبه إنشاء عدة مهابط جوية للطوارئ؛ إلا أن معظم حالات التحطم كانت تقع في الصحراء بعيدا عن المهبط.

الهدف من الدراسة:

جاءت الدراسة لتوضح ما تكبدته بريطانيا من خسائر وصعوبات أثناء حوادث سقوط طائراتها في منطقة الخليج العربي، بالإضافة لرد فعل الوكيل البريطاني إزاء الخدمات والمساعدات التي قدمها شيوخ القبائل والسكان العرب المحليين بكل امتنان وتقدير في مساعدتهم لأفراد الطاقم، الذين ضربوا أروع الأمثلة في الكرم وحسن الضيافة والمساعدة من خلال إرسالهم خطابات شكرٍ وتقديرٍ لهم، بالإضافة إلى بعض المكافآت نظيرخدماتهم وما قدموه من دعم.

إشكالية الدراسة:

إن المعلومات التي ورد ذكرها حول حوادث الطائرات البريطانية فترة ما بين الحرب العالمية الأولى قليلة جداً ولعدم وجود دراسات تطرقت لهذا الموضوع والمعلومات حولها قليلة؛ لذلك قام الباحث بهذه الدراسة، المنشور منها لم يعتمد على مصادر الموضوع الأصلية التي تتعلق بحوادث الهبوط الاضطراري، وكان لا بد من الحصول على الوثائق البريطانية التي تناولت التفاصيل المختلفة حول حوادث هبوط الطائرات، والمعلومات الواردة حول الحوادث الجوية محصورة في دراسة الموضوع ما من جانب واحد، وفيما يخص حادث دون ذكر وشرح لكل حوادث فترة الدراسة.

الفترة الزمنية للبحث:

أما فيما يتعلق بالفترة الزمنية للبحث فقد جعلت البداية في عام 1931م، وهو العام الذي وقعت فيه أول حادثة تحطم تعرضت لها الطائرة البريطانية المقاتلة أثناء تقديمه الاستعراض الجوي، وتوفي في هذه الحادثة أحد الضباط البريطانين - المقدم الطيار بيتر بين هاينمان -أما عن نهاية فترة البحث فقد جعلتها في عام 1947م، وهو العام الذي خرجت فيه بريطانيا من الهند- درة التاج البريطاني- وهو ما يعرف بعام استقلال الهند.

منهج الدراسة:

هذا وقد اعتمدت في هذه الدراسة على منهج البحث التاريخي الوصفي -الوثائقي- القائم على جمع المادة العلمية والوثائق التي تتعلق بشكل مباشر بموضوع البحث والتحقق من مدى صدقها ومنطقيتها، ومن ثم استخلاص النتائج منها وفق الخطة الموضوعة وصولا إلى النتائج العلمية المنشودة – وكذلك الاعتماد على مجموعة من الوثائق الصادرة من قِبل الحكومة البريطانية؛ للوصول إلى الحقائق التاريخية كاملة دون تجريدها من مراجعها سواء المنشورة أو غير المنشورة، وانطلاقًا من هذا المفهوم كان لا بد من الاطلاع على أرشيف سجلات مكتب الهند IOR "India Office Records" وهذا الأرشيف يحتوي على معلومات واضحة فيما يخص دراسة الموضوع من جميع النواحي نظرا لطبيعة العلاقات والاتفاقيات ما بين حكومة بريطانيا وشيوخ الخليج العربي ودعمهم ومساعدتهم لحكومة بريطاينا عند طلب المساعدة منهم ويشمل تقارير المقيمية السياسية البريطانية بالخليج العربي منذ فترة عام (1931 - 1947م) بالإضافة إلى وثائق تابعة لوزارة الطيران البريطاني وتقارير من سلاح الجو الملكي البريطاني وتقارير من شركة الطيران الجوي الإمبراطوري، وتقارير من الوكيل السياسي بالكويت والبحرين .

أسئلة البحث:

تتجلى إشكالية البحث في معرفة الجواب عن الأسئلة الآتية: ما أسباب الهبوط الاضطراري للطائرات؟ وأين كانت تتحطم؟ ولماذا لم تتمكن وسائل الاتصال التابعة للحكومة البريطانية من تحديد ومعرفة أماكن سقوط الطائرت؟ وهل أسهم شيوخ وسكان منطقة الخليج العربي في نجدة الطائرات ومن كان على متنها أم تم تجاهل الحادثة؟ وكيف قابلت السلطات البريطانية الجهود المبذولة من قِبَل أهل وسكان الخليج؟ وما الخطوات التي اتبعتها السلطات البريطانية للوصول لموقع الحطام؟ وماذا أسفر عن حوادث الهبوط الأضطراري للطائرات؟ وأخيراً هل تمكنت الحكومة البريطانية من خلال اهتمامها في إنشاء مهابط للطائرات لها في منطقة الخليج العربي من الحد من الحوادث التي كانت تصيب طائراتها بسبب سقوطها أو هبوطها الاضطراري؟

حوادث الطيران خلال الحرب العالمية الثانية في منطقة الخليج العربي

تعد حادثة وفاة الطيار بيتردابن هاينمان من من أهم الحوادث التي وقعت فترة خلال الحرب العالمية والثانية (1939 - 1945م) في منطقة الخليج العربي، وقد ورد ذكرها في تقاريرسلاح الجو الملكي البريطاني "Royal Air Forces" ومما جاء فيه : أن طائرة العسكرية تعرضت لحادثة تحطم وأدت إلى وفاة أحد الضباط وهو الطيار هاينمان بعد أن ارتطمت طائراته العسكرية بالأرض - وهي طائرة حربية برمائية ذات طوافات في أسفلها تمكنها من الهبوط والاقلاع من المدرج المائي - من نوع فلاي كابيتشر "Fly Catcher" - ومات في الحال لتأثره من شدة حالة السقوط، حيث أفادت التحقيقات الأولية بأن سبب السقوط يعود إلى الضغط على أحد دواسات السرعة بدون قصد، مما جعله يفقد السيطرة والتحكم بسرعة الطائرة الأمر الذي أدى إلى سقوطها ومن ثم تحطمها بالقرب من سفينة حربية بريطانية كانت تبحرفي منطقة الخليج العربي وذلك في وقت الظهيرة في 21 ديسمبر1931م، خلال تقديم الطيار لاستعراضات جوية بطائرته استعدادًا لقدوم بعض الشخصيات العامة وكبار التجار والوجهاء في البحرين لمشاهدة الاستعراض والجلوس على المنصات، ولإتمام مراسم دفنه تم احضار تابوتٍ له من أحد السفن الحربية الملكية البريطانية - سفينة "H.M.S.Emeraid- حيث صادف قدومها للزيارة في 18 ديسمبر 1931م، وكان من ضمن خطط عمل السفينة الانتظار بالبحرين لمدة أربعة أيام ووافق وقوع الحادثة في اليوم الرابع - يوم رحيل السفينة - كما أن السفينة أرسلت مع التابوت ما يقرب من 100 رجل من سلاح البحرية البريطاني يرتدون زيًا موحدًا، وكانوا ضمن فرقة واحدة تحت قيادة قبطان بريطاني لحضور مراسم الجنازة، ومن ثم حُمل التابوت إلى المقابر المسيحية بالبحرين "The Christian Cemetery" بواسطة شاحنة حيث تم دفن الجثه هناك، والشرطة المحلية لم تتأخر عن حضور الجنازة والتي بدورها وقفت على طول الطريق وعلى كلا الجانبين، هذا بالإضافة إلى عدد كبير من الشخصيات العامة التي صاحبت التابوت إلى المقبرة" [1].

بعد مرور ما يقارب عامين وتحديدًا في 31 مارس عام 1933م أُرسل تليجراف من قِبل المقيم السياسي البريطاني بالبحرين إلى السفارة البريطانية في جدة مخاطبًا به القنصل، متحدثًا فيه عن هبوط طائرة بريطانية تابعة لشركة "Imperil Airways" الخطوط الجوية

(1) **IOR/R/15/2/1538**, File., No.33/16, Dated the 21st December 1931 ***Report*** of the Political Agent Bahrain about Lieu-P.D.Heineman –R.N.Royal Navy

الإمبراطورية وهي من نوع هانو "Hanno" والتي أضطرت إلى الهبوط الاضطراري في منطقة الجبيل – بالمنطقة الشرقية في المملكة العربية السعودية – تمام الساعة 12:10 G.M.T في 31 مارس، وتبين من خلال التواصل مع ضباط الاتصال بأن الطائرة قد ضلت طريقها بسبب حالة الطقس السيئة، حينئذٍ طالب المقيم السياسي البريطاني من القنصل البريطاني بجده أن يتحدث مع الحكومة السعودية لطلب تقديم المساعدة، وأن يحثهم على إصدار تعليمات إلى أمير منطقة الجبيل "Amir Jubal" بهدف إرسال أفراد للبحث عن الطائرة، والتأكد من حالتها إن كانت هبطت بسلام أم تعثرت بالرمال، وأنه في حال كانت قد غاصت في الرمال فمن الأفضل القيام بسحبها وإرسال المجراف اليدوي للحفر واستخراج الطائرة فور العثور عليها [1]

وعلى الفور تدخلت أكثر من شخصية في محاولة منها للتواصل والمساعدة بهدف العثور على الطائرة المفقودة، ومن ضمن تلك الإجراءات أرسلت رسالة إلى أمير الجبيل لطلب تقديم المساعدة في العثور عليها، وفي إبريل من العام نفسه أرسل خطاب إلى أمير القطيف "Amir of Qatif" ورد ذكره ضمن خطاب أُرسل من الوكيل السياسي في البحرين لشركة بلاد ماوراء النهرين وفارس المحدودة السيد راسيل "Russell" وكيل الخطوط الجوية الإمبراطورية البريطانية والذي بدوره كان دائما ما يسأل عن أي معلومات جديدة حول العثور على الطائرة، وأكد له أمير القطيف بأنه تم إرسال العديد من خطابات للمساعدة، وامدادات من الطعام والشراب تخوفا من صعوبة الوصول إليها في المنطقة التي هبطت فيها الطائرة، وكذلك تم إرسال رجال للمساعدة حاملين معهم المجراف وسترات وملابس، ويرى أنه من الأفضل لو تم إرسال أربعة الى ستة رجال من السكان المحليين بالمنطقة؛ باعتبار أنهم أكثر من يعرف هذه الطرق، ويمكن الترتيب معهم لسرعة العثور على الطائرة والركاب [2].

وبالفعل تم إرسال خطابات من قِبل الأمير عبد الرحمن بن خيرالله - أمير القطيف– ومن أمير منطقة الجبيل محمد بن عبدالله بن ثنيان، أبلغا فيها عن طائرة بريطانية اضطرت للهبوط في الجبيل بسبب الضباب وحالة الطقس السيئة، الأمر الذي جعلها تفقد

(1) IOR/R/15/2/514, File., No.1315, Dated the 31st March1933, Telegram From Political Resident Bahrain To British Legation –Jeddah

(2) IOR/R/15/2/514, Letter From SD.G.Loch-Political Agent Bahrain Dated the 1st April 1933To omry-Russell Esquire

طريق العودة علما بأن خط الملاحة للطائرة من البصرة إلى البحرين وذلك مساء يوم 31 مارس وفعلا عمل كلا من أمير القطيف والجبيل معا للمساعدة والبحث عن الطائرة بالإضافة إلى مساعدة السكان المحليين وبالفعل تمكنوا من العثور على الطائرة والتي كانت مستقرة ومغروزة بالرمال ولا تمتلك القدرة على الحركة والطيران، ولابد من الإشارة إلى أن الضباب وشدة الغبار والرياح هم الأسباب الرئيسة في أزمة الطائرة وهبوطها بالرمال وعدم القدرة على التحليق مرة أخرى، كما رحب كابتن الطائرة تويدي "Caption Tweedie" بهم وقدم لهم الشكر والتقدير لما قدموه من مساعدته في ظل هذه الظروف المناخية الصعبة، وقدم أهل الجبيل له ولمرافقيه كل ما يحتاجون إليه من طعام وشراب بالإضافة إلى الملابس والخشب لإشعال النار والتدفئة وغير ذلك، كما أن السكان المحليين المتواجدين في موقع هبوط الطائرة قدموا للمتضررين ممن كانوا بالطائرة كل ما يحتاجون إليه من مساعدات، ووصفهم كابتن الطائرة قائلاً:" إن أهل الجبيل أناس طيبون وودودون جدا شكرا لهم، وأريد أن أضم صوتي إلى صوت الحكومة البريطانية في توجيه الشكر والتقدير والاحترام لحكومة السعودية" [1].

وعلى إثر ذلك أرسل الكولونيل لوك "G.Lock" - الوكيل السياسي بالبحرين – إلى أمير الجبيل وأمير الاحساء في 8 ابريل 1933م الموافق 13 ذي الحجة 1351هـ خطابًا يشكرهما فيه على المساعدات والكرم وعلى كل ما قدموه لطاقم الطائرة، مؤكدًا بذلك امتنانه إلى كلٍ من مدير الجمارك -الكمرك - سالم ناظر وإلى ابن عمه عارف ناظر لجهودهما، ومعبرًا عن امتنان الحكومة البريطانية لهما، وأنها ترى بأنهم استحقوا نيل مكافأة تليق بهم نظيرًا لما قدموه من خدمات، وبالفعل تم تقديم هدية لهما، وهي عبارة عن ساعتين من الفضة لمدير الجمارك والأخرى لابن عمه (عارف) الذي يعمل باشكاتب بالجمرك، بالإضافة إلى مبلغ 100 روبية RS- العملة المستخدمه في تلك الفترة الزمنية - لتوزع على الخدم الذين قدما المساعدة للطائرة وطاقمها وعلى جهودهم في تحرير الطائرة[2]، وردًا على ذلك الشيخ عبدالله جلوي - أمير الإحساء- في خطاب له مؤكدًا فيه أن ما قدموه من خدمة للطائرة هو من باب الصداقة مع حكومة بريطانيا، وأما عن أمر

(1) Telegram, No .378, Dated the 2nd April 1933, From Colonel Gordon Loch, I.A., the Political Agent Bahrain –To the Hon, ble the Political Resident in the Persian Gulf .

(2) IOR/R/15/2/514، رسالة كتبت باللغة العربية أرسلت من الكولونيل لوك باليوز دولة بريطانيا العظمي بالبحرين في 8 ابريل 1933م الموافق 13 ذي الحجة 1351هـ - إلى كلٌ من أمير الجبيل وأمير الإحساء .

الهدايا لمدير الجمرك وابن عمه فهو أمر غير مقبول وغير معتاد من طرف الحكومة السعودية، وهي وتعتذر عن عدم إمكانية قبول مثل هذه الهدية [1].

بعد حادثة الجبيل بفترة ليست بالقصيرة أرسل القائد فوجتري "F.J.Fogarty" - قائد سرب الطيران رقم84 "No.84" التابع لسلاح الجو الملكي البريطاني – خطابا في 29 أغسطس 1936م تحديدًا في تمام الساعة 8:15 صباحا، تحدث فيه حول الطائرة هورسا التابعة للطيران الجوي الإمبراطوري والتي قد تأخرت عن موعدها المحدد للوصول إلى البحرين ويعزو سبب تأخيرها إلى أنها فقدت، وعلى الفور أرسل تليجراف إلى الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين لإبلاغه بأمر الطائرة، وعلى الفورفتحت قناة اتصال لاسلكي بين كل من القائد الجوي فوجتري وبين الوكالة السياسية بالبحرين لمتابعة ومعرفة كافة التفاصيل وآخر المعلومات التي قد ترد حول الطائرة، وبالفعل أرسلت عدة طلبات للمساعدة إلى شيخ قطر على أمل أن يسهم في البحث عن الطائرة، من خلال إرسال فِرق مخصصة للبحث عنها، بالاضافة إلى دعم الوكالة السياسية بالشارقة، وأرسل لشيخ أبو ظبي طالبًا المساعدة في العثور عليها، وتم استدعاء الطائرة أتلانتا "Atlanta" - من طائرات شركة إمبريال أيرويز-التي بدورها وصلت بعد ظهر يوم 30أغسطس من العام نفسه، وأنضم إليها القائد "فوجوتيFogarty" وكان حريصا في الذهاب والبحث عن الطائرة هورسا المفقودة، وعاد فريق البحث الأول إلى البحرين في مساء اليوم الذي غادروا فيه من البحرين إلى الشارقة دون أن يتمكنوا من العثور عليها، وفي نهاية الأسبوع بينما البحث كان لا يزال مستمرا في منطقة ما بالقرب من غرب جزيرة بني ياس "YasIsland" كانت الطائرة التي تم إرسالها للبحث عنها بحاجة للتزود بالوقود، وأثناء تحليقها بالقرب من الأرض أو استعدادها للهبوط تمكنت من مشاهدة الطائرة المفقودة، وعلى الفور أرسلت رسالة عبر لاسلكي تبلغ فيه بأن الطائرة هورسا المفقوده وجدت وشوهدت على بعد 40 ميلا في منطقة مهجورة جنوب طريق بئر سلوى "Salwa Wells"[2]

وعلى الفور أجريت عدة ترتيبات بهدف إنقاذ الطائرة من قبل الوكيل السياسي بالبحرين ج.ب.هوس "Mr-J.B.Howes" وتم الاتصال بفريق كابتن كال واي "Captain

(1) IOR/R/15/2/514 رسالة كتبت باللغة العربية أرسلت من عبدالله بن جلوي رقم -499- الى الكولونيل لوك باليوز دولة بريطانيا العظمي بالبحرين في 13 إبريل 1933م الموافق 17 ذي الحجة 1351هـ.

(2) IOR/R/15/2/1678, File., 25/21, No.2243, From Captain T. hickinbothem, I.A., To The Political Resident in the Persian Gulf, Dated the 2nd Sep 1936, Bahrain

W.B.callaway" والذي كان مسؤولا ومكلفا من قبل الحكومة البريطانية عن عمليات البحث ومناقشة الأوضاع وبدوره تحدث حول مساعدة أفراد طاقم الطائرة والركاب وبأنه سوف يتم التحرك لمساعدتهم وإحضارهم، في مساء نفس اليوم تم إرسال طاقم ضباط طبي تابع لسلاح الجو الملكي البريطاني لتقديم المساعدات الطبية، كما وصل إلى موقع هبوط الطائرة قائد الجناح العسكري للطيران البريطاني والوكيل السياسي البريطاني بالبحرين ومساعده وهو طبيب جراح يدعى "Dr-A.B.riscoe-Surgeon" للمساعدة في عملية الإنقاذ، وفور وصولهم وجدوا أن قائد الطائرة ومساعده وبعض الأفراد كانوا محاصرين بالرمال داخل الطائرة، أما بقية الركاب فقد أصيبوا بالتعب والإعياء نتيجة الحادثة والتجربة القاسية التي تعرضوا لها، وقُدِم لهم بعض المشروبات وتم نقلهم جميعا إلى المنامة حيث تلقوا الرعاية والمتابعة الطبية من قبل الوكالة السياسية البريطانية بالبحرين، وقد جهزت لهم أماكن للراحة وأشرف عليهم كذلك الدكتور هينس "Dr-C.E.Hynes" - طبيب جراح بالوكالة السياسية - وزار جميع الركاب وطاقم الطائرة للاطمئنان على حالتهم الصحية، وفي النهاية أشارت التقارير الطبية أن معظم الحالات مستقرة وأن الجميع استطاعوا النوم بعد العشاء وواصل الركاب رحلتهم إلى الهند في اليوم التالي [1].

حوادث الطائرات فترة الحرب العالمية الثانية في الخليج العربي

أرسلت حكومة الهند البريطانية في 12 سبتمبر 1939م تليجراف إلى كل من حكومة طهران وإلى المقيم السياسي البريطاني في الخليج العربي والبحرية الملكية في بومباي طبقا لمعلومات من سلاح الجو الملكي "R.A.F" في جاسك تخبرهم فيه بأنها تجري بحثا حول تحطم طائرة بريطانية حربية- دون ذكر اسمها - بالقرب من تشابهار "Chahbar" أصيب اثنان من طاقمها، وكان طاقمها يتكون من الرقيب تيرفر "TurvilSergeant"- طيار- والعريف كوبلاند "Corporal Copeland"- ميكانيكي طائرات - والطيار تيرنر" Turner "–ميكانيكي - وأخيرا برايس "Brice" - عامل أو مشغل لاسلكي - وطبقا للمعلومات الواردة أن الطائرة كانت أقلعت من الشارقة "Shargah" إلى كراتشي" Karachi" ويصحبها أثناء الرحلة طائراتين وصلتا بسلام على الرغم من تحليقهما على ارتفاع 10000 قدم فوق السحاب وهبطتا في كراتشي بسلام، وأن الطائرة الثالثة التي كانت برفقتهم لم تصل، ويبدوا أنها فقدت في اتجاه خط السير الملاحي لها وربما تحطمت في إيران، وعليه

(1) Ibid

فإنه يطلب منهم في حال كان لدى الحكومة الإيرانيه أشخاص مدربون ومؤهلون للتحليق بالطائرات للخروج في جولات جوية للبحث عن الطائرة البريطانية المفقودة لكي تتمكن حكومة الهند من مساعدة وتحرير هؤلاء العالقين، وكذلك لو تم العثور على بعض الأفراد المصابين فمن الأفضل أن يتم نقلهم إلى جاسك أو إلى جيواني "Jiwani" - قرب الحدود الإيرانية- ومن هناك سوف تهتم حكومة بريطانيا بهم وستعمل على إجراء الترتيبات الازمه لإنقاذ الطاقم ونقلهم جوا إلى كراتشي، وفي حال لم تتمكن حكومة إيران من مساعدة هؤلاء الأشخاص فعليها أن تسمح لبريطانيا في البحث عنهم في أراضيهم، ومن الأفضل أن تمنح الطائرات البريطانية تصريحا يخولهم ويسمح لهم بالتحليق والبحث عن الطائرة المفقودة، بالإضافة إلى المساعدة التي يقدمها السلاح الجوي الملكي، وأن تعطي الإذن لإرسال طبيب مدني للدخول إلى إيران لرعاية المصابين [1].

استلمت حكومة إيران التليجراف المرسل من قبل حكومة الهند بشأن الطائرة المفقودة بالإضافة إلى المعلومات التي وردت من قبل شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بأن السفينة البخارية باربتا "S.S.Barpeta" وطاقم الطائرة المفقودة في جلج على مسافة 70 ميلا غرب تشابهار، وأن السفينة تحاول الاتصال بهم والتواصل معهم، كما أن هناك بعض المعلومات الجديدة حول الطائرة المفقودة وردت من سلاح الجو الملكي تفيد بأن الطائرة البريطانية أجبرت على الهبوط بسبب مشكلة ظهرت أثناء التحليق، وأنها لم تتحطم ولم تعد مفقودة، ولو صح هذا الأمر فإن هناك بعض الأمور التي تثير الشكوك حول إن الطائرة هبطت بسلام [2]، كما أرسلت حكومة الهند تليجراف آخر في 14 سبتمبر من العام نفسه تؤكد فيه بأن طاقم الطائرة البريطانية المكون من أربعة أفراد تم انقاذهم من قبل السفينة البخارية باربتا وهم جميعا بخير وسوف يتم نقلهم إلى مسقط [3].

وعليه أرسل تليجراف من المقيم السياسي البريطاني إلى الوكيل السياسي بمسقط يبلغ فيه أن الرقيب تيرفر وثلاثة آخرين من رجال سلاح الجو الملكي البريطاني وطاقم الطائرة

(1) IOR/L&S/12/2029, File No. 67/5, Telegram No.29, From Government of Indian to ministry of Tehran and Political Resident in the Persian Gulf, Dated The 12th September 1939, Simila, India

(2) IOR/L&S/12/2029, Telegram No.30 Dated the 13th September 1939, From Government of India To his Majesty And ministry of Tehran, Simila, India

(3) Telegram No.32, Dated the 14thSeptember 1939, From Government of India To Secretary of State for India Time 21:45 Hours, Simila, India

المفقوده ممن يتواجدون بالقرب من جاسك، وبالفعل تم إنقاذهم من قبل السفية البخارية "باربتا Barbta" وتمكنوا بالفعل من الوصول إلى مسقط في 14 سبتمبر في تمام الساعه 11 مساءً، كما طُلب من الوكيل البريطاني في مسقط أن يقوم بترتيب الأمور هم المتعلقة بالتأمين والإقامة الملائمة لهم، ومن ثم إرسالهم بأقرب سفينة بخارية إلى كراتشي بعد أن ينالوا قسطًا من الراحة وتستقر حالتهم[1] .

ورد الوكيل السياسي بمسقط في تليجراف بأن طاقم الطائرة L.8527 المكون من أربعة أفراد وصلوا فعليًا إلى مسقط في 14 سبتمبر من العام نفسه، من خلال الحديث مع الطيار أخبر أن الطائرة قد تحطمت بالكامل وأنه قبل التحطم أرسل نداء استغاثه واستخدم رموز وأكواد سرية معينه بواسطة أجهزه الاتصال بالطائرة للتعرف على مكانه وإمكانية احضار المساعده له والتمكن من العثور على مكان التحطم، وربما لم تتحطم الطائرة بشكل كامل إلا أن الهبوط كان قويا، وبعد يومين من الوصول إلى مسقط -أي يوم 16 سبتمبر - غادروا جميعا عبر أحد سفن البريد البخارية إلى كراتشي وتم إبلاغ سلاح الجو الملكي في كراتشي بهذا [2].

بعد فترة من الزمن لم ترسل الحكومة البريطانية أي إشعارات تتعلق بحوادث الطائرات إلى أن جاءت معلومات من سلاح الجو الملكي في ديسمبر من عام 1941م عن تحطم الطائرة بريستول بلينهاليم "Bristol Blenheim –Z.7907-" على بعد عشرة أميال جنوب غرب الدوحة تقريبا نتيجة اختلاط كمية من المياه مع الوقود في خزاناتها عن طريق الخطأ أثناء تزويدها بالوقود في البحرين وأن طاقم الطائرة لم يكن مصابًا بإصابات خطيرة إلا أن الطائرة تحطمت كليًا نتيجة لهبوطها الاضطراري والارتطام بالأرض، كما أن طاقم الطائرة مكث في مخيم دخان "Dukhan –Camp" في قطر وهي منطقة تتميز بوجود خدمات لقطاع البترول بالإضافة إلى أن هناك عدة معلومات تتعلق بهذه الطائرة تم إرسالها من قبل الرائد هيوت "Hewitt" و الوكيل السياسي البريطاني ديكسون "Dickson" [3].

وعلى إثره أرسلت الوكالة السياسية في البحرين إلى الشيخ عبدالله بن جاسم الثاني

(1) Telegram R., No.1491, Dated the 14thSeptember 1939, FromPolitical Resident in the Persian Gulf To Political Agent Muscat.

(2) Telegram XX, No.320, Dated the 15thSeptember 1939 From the Political Agent Muscat ToPolitical Resident in the Persian Gulf

(3) IOR/R/15/2/275, Letter from Doha Political Agent –To Dickson

(1913 - 1949م) - حاكم قطر – برقية شكر، يعبر فيها عن امتنانه لما قدمه من مساعدة للطائرة المحطمة، وذلك لتعينه حرس على حطام الطائرة، ولتقديمه كافة ا لمساعدات الممكنة لإنقاذ الطاقم والحفاظ على أجهزه ومعدات الطائرة، وذكر الوكيل السياسي البريطاني الرائد أبان "Major-R.G.Aiban" في قطر- أثناء وجوده لمتابعة أحداث الطائرة البريطانية المحطمة –بأن شيخ قطر كان يأمل بعويض من حكومة بريطانيا وذلك تقديرًا منها على جهوده والخدمات التي قدمها وللحراسة التي وضعت للطائرة بلينهاليم، وأنه ما بين 16 ديسمبر وحتى 22 ديسمبر لم يستلم خطاب رسمي بشأن التعويض، على الرغم من أن الوكيل البريطاني ذكر هذا الأمر إلى حكومة بريطانيا وإلى سلاح الجو الملكي، وعندما علمت السلطات البريطانية بطلب الشيخ قررت أن تدفع مبلغ 50روبية للنواطير - الحراس- الذين قاموا بحراسة الطائرة المحطمة، إلا أن الشيخ رد معترضًا عليه في خطاب يبلغه بأنه يستطيع دفع هذا المبلغ البسيط إلى الحرس ولا داعي لإرسال مبالغ مالية [1].

أشارت الوثائق البريطانية أنه بالفعل تم دفع بعض المكافآت المالية أثناء تقديم المساعدات للطائرة البريطانية بلينهاليم، وهو ما ورد ذكره في بعض التقارير المالية حول المبالغ التي دفعت في تقرير الوكالة السياسية بالبحرين "Aircraft-Blenheim" فتم دفع مبلغ إلى محمد بن لاحج "Lahij" بقيمة 100 روبية تقديرا له ولمساعداته، وتلك الأموال دفعت له في بداية شهر فبراير 1941م، وكذلك تم اعطاء كلاً من أخيه وأبيه مبلغ 30 روبية، ودفع مبلغ 50 روبية لشيخ قطر نظير استخدام الجمال أثناء البحث لمساعدة الطائرة[2].

في منتصف شهر يناير من عام 1942م اضطرت طائرة بريطانية الهبوط في جزيرة تاروت "Tarut Island"- بالمملكة العربية السعودية - والطائرة من طراز بلينهايم وقضى الطاقم بضع ليالي بجوارها وهي محطمة، وكان من ضمن هذا الطاقم ضابط من المهندسين في سلاح الجو الملكي، وفي البداية عثر بعض السكان المحليين على الطاقم وتمت معاملتهم بشكل جيد وتمكن أمير الخبر "El-Khabur" الأمير محمد بن ماضي العثورعلى الطاقم وقدم لهم كل ما يحتاجون إليه، كما قام بتفعيل الاتصال ما بين حكومة

(1) **IOR/R/15/2/275**, ***Letter***, No.Do/msc/9188, Dated the 29th December 1941, By Major –R.G.Alban Political Agent Bahrain

(2) **IOR/R/15/2/275**, Confidential ***Memorandum***, No.C/368 From Political Agency Bahrain to Political Agent Sharjah Dated the 14th March 1943

بريطانيا وحكومة السعودية لتدبر أمر الطائرة والطاقم، ومن ثم قرر سلاح الجو الملكي إرسال هدية إلى أمير الخبر تقديرا له ولجهوده وكانت الهدية عبارة عن صينية من الفضة كتب ونقش عليها صورة الطائرة المحطمة بلينهاليم وأرسل له خطاب شكر من قبل القيادة الجوية البريطانية، وأرسلت هذه الهدايا من طرف العقيد الطيار هارس [1].

في صباح التاسع عشر من إبريل عام 1942م أضطرت ثلاث طائرات بريطانية مقاتله من نوع هوكر هوريكان "Harricans" على الهبوط بالقرب من مطار رأس المشعاب "Ras-al-Mishab" منطقة بالجنوب وهي منطقة محايدة وذلك في تمام الساعة 9:35 صباحا، ويبدو أن الطائرات الثلاثة تدمرت نتيجة الارتطام بالأرض، وتوفي بعض الأشخاص ممن كانوا بداخلها والبعض الآخر أصيب بجروح، هذه المعلومات المتعلقة بحادثة الطائرات هوريكان، والتي ورد ذكرها في تليجراف من الوكيل السياسي البريطاني بالكويت إلى الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين، حيث أرسل تلجراف إلى شركة كاليفورنيا العربية للزيت القياسي كاسكو " CASOC - California Arabian Standard Oil Co" لتقديم المساعدة؛ مع العلم بأنها تعمل بالقرب من منطقة هبوط الطائرات هذا، كما ذهب الوكيل السياسي في البحرين السيد جاكسون "Jackson" لتقديم المساعدة في مساء نفس اليوم الذي علم فيه بهبوط الطائرات في محاولة منه للوصول لموقع الحطام وتقديم المساعدة لهم وإنقاذهم [2].

استلمت شركة كاليفورنيا العربية للزيت القياسي التلجراف وعلى الفور وبدورها بدأت بالبحث وأرسلت فرقًا من الإسعافات الطبية، يرافهم مهندس لتقديم المساعدة الفنية، وفي 21 إبريل من العام نفسه أبلغت الشركة الوكيل السياسي بالبحرين السيد جاكسون "Jackson" بأنه تم العثور على موقع الحطام وذلك في منطقة المستنقعات المالحة رأس السفانية - المنطقة الشرقية بالسعودية - وأبلغت الشركة الوكيل البريطاني بالكويت ديكسون بموقع الحطام، الذي بدوره تمكن من الوصول إلى الطائرات قبل أن يصل إليها أحد واستطاع أخذ بعض الأفراد المصابين معه لتقديم المساعدة لهم بالكويت، ومما لا شك فيه أنه وبكامل الإرادة الشخصية لكل من أفراد وطاقم الطائرات الذين عملوا على كتابة تقارير شاملة عن

(1) **IOR/R/15/2/274**, ***Letter***, from Air Headquarters Royal Air Forces in Iraq, Dated the 3rd March 1942, To Political Agent Bahrain – Captain – Wakefield

(2) **IOR/R/15/2/274**, ***Telegram***, No.C.1400, from the Political Agent Kuwait , To the Political Agent Bahrain, Dated the 19th April 1942

الأحداث والأضرار التي لحقت بالطائرة، وقد ذكروا المبالغ المالية التي تكبدتها حكومة بريطانيا وسلاح الجو الملكي البريطاني، وكذلك تم كتابة تقارير واقتراحات تتضمن بعض من الخطط الموضوعة والتي قد تساهم في إنقاذ الطائرات وتحريرها، وكما أشاروا أنه من الأفضل أن تتدخل حكومة بريطانيا في إجراء بعض المفاوضات مع حكومة المملكة العربية السعودية وأن يتم فتح أو تأسيس قناة اتصال بشكل منظم وبعض الترتيبات السرية الأمنية، والبدء فورا في إنقاذ الطائرات والمعدات العسكرية وهذا بعد الترتيب للسماح بدخول الطيران والأفراد إلى السعودية لإتمام ذلك، كما أعلنت شركة الزيت العربية – كاسكو - بأنها على استعداد تام للمساعدة والدعم في كل ما قد يطلب منها وذلك أثناء إجراءها مكالمة هاتفية مع الحكومة البريطانيا، وبذلك تم إنقاذ الطائرة [1].

أُبلغ ضابط يعمل في سلاح الإشارة عن ورود اتصالات من القاعدة الجوية في البحرين في بداية يونيو 1942م يطالب فيه باتخاذ جميع الخطوات الممكنة لتتبع الطائرة البريطانية المقاتلة بوسطن "Boston" والتي فقدت في 31 مايو من العام نفسه، وأنه من المتوقع أن تكون المنطقة التي فقدت فيها على بعد 50 ميلا شمال البحرين، وأن خط الطيران الملاحي لها من الشارقة إلى مطار الشعيبة ببلاد العراق، وأنه من المتوقع بأن الطائرة سقطت في الماء وأن بها قارب مطاطي بحري احتياطي للنجاة، ولا يعلم إذا استعمل أم لا، وعليه فقد ناشد بضرورة إرسال كل النواخذة بالمراكب الشراعية للبحث عن الطاقم، وأن تكون مغادرة الميناء خلال أيام قليلة لسرعة إنقاذهم، كما طالب أن تكون هناك خطوات إنقاذ سريعة، وأن يبحر كل النواخذة اتجاه شمال البحرين، حيث تشير أجهزه الاتصال – الرادار- إلى آخر إشارة أرسلت من الطائرة، وضرورة البحث عن آثارها أوآثار زورق النجاة، والبحث عن الطيار وطاقم الطائرة ويتمنى أن يتم إنقاذهم جميعا [2].

وفي تلك الأثناء أرسل المقيم السياسي البريطاني تليجرافًا ليبلغ فيه عن الطائرة بوسطن المفقودة، وأنها شوهدت أثناء الهبوط الاضطراري لها في مدينة الطاهيري بالساحل الفارسي للخليج العربي "Tahiri-Persian Coast" وتقع علي بعد 135 ميلا

(1) **IOR/R/15/2/274**, ***Letter*** from, California Arabian Standard Oil Company., Dhahran –Saudi Arabia, To –MR-Jackson Assistant Political Agent Bahrain, Dated the April 21, 1942

(2) **IOR/R/15/2/275**, ***Telegram*** No.395, Dated the 2nd June 1942, From Political Agent Bahrain To Political Resident Bushier

جنوب بوشهر وطبقا للخريطة فإن هذا المكان يحدد ب 27 درجة و35 دقيقة شمالا و52 درجة و20 دقيقة شرقا وأن طاقم الطائرة المكون من أربعة أفراد كانوا مفقودين، فأرسلت عدة طائرات للبحث عنهم، ويبدوا أن طاقم الطائرة تمكن من إرسال رسالة في 1 يونيو 1942م أبلغ فيها بأنهم تمكنوا من الوصول إلى بوشهر، مطالبين بطريقة ما يتم من خلالها ترتيب نقلهم، وأن الطريقة الوحيدة والمتاحة -والتي تشكل خطورة عليهم بسبب حالة الطقس الحالية - هي إرسال طائرة لهم وفي ظل هذه الظروف قدم ضابط بالبحرية البريطانية بالخليج العربي اقترحًا فحواه أنه يجب عليهم إجراء بعض الترتيبات من خلال إرسال قوات إلى مدينة الطاهيري، والأهم هو ايجاد سفينة تكون مستعدة ومتأهبة للسفر للبحث عن الطائرة، حيث وردت معلومات جديدة بعد مضي وقت قليل بأن الطائرة بوسطن تم العثور عليها وأن وطاقمها بحاجة إلى الملابس والإسعافات الأولية والمراهم الجلدية وأموال وسجائر، وهم عند أحد ضباط الجمارك المحليين في بلاد فارس ويدعى صادر صدر الدين "sadruddinsuddedor" [1].

ومن خلال التحقيقات الأولية التي أجريت من قبل حكومة بريطانيا ظهر أن هناك بعض الأسباب التي أدت إلى فقدان الطائرة بعد أن تم التأكد من الخط الملاحي لها والمسار المتبع من قبل سلطات سلاح الجو الملكي، وأن ما حدث يعود إلى أن الطيار فقد اتجاه الرحلة ولم يعد يستطيع العودة إلى المسار المحدد له ووجد نفسه يطير فوق الساحل الفارسي وكمية البنزين الموجودة معه قليلة- خاصة الخزان اليسار- فلم يكن أمامه سوى البحث عن مكان مناسب للهبوط فظل يبحث عن مكان مناسب للهبوط والمنطقة التي كان يحلق فيها بالجو كانت جبلية ولا يستطيع الهبوط فيها، وأخيرا قرر الهبوط على الشريط الساحلي - ساحل رملي مكشوف بالشاطئ حيث المد والجزر منخفض في هذا الوقت - ويصف الطيار الهبوط بأنه كان وعرا جدا وتخبطت الطائرة منه حتى استطاع التوقف بالطائرة ولكنها اجهدت بسبب عملية الهبوط الصعبة والقاسية عليها، ولكن إلى حد ما كانت حالتها سليمة، وبعد هبوطها بفترة قليلة جاء ثلاثة قروين من فارس لتقديم المساعدة للطيار والطاقم الذي معه وبعدها تمكن الطيارمن معرفة المكان الذي هبط فيه من خلال قراءة الخريطة الملاحية، وعن طريق معرفة الاتجاهات بالبوصلة واستطاع تحديد مكانه الفعلي ليرشد عن موقعه باستخدام اللاسلكي وبمساعدة القروين الفارسيين ابلغ الطيار عن موقعه وموقع الهبوط وأنه على مسافة أربعة أميال جنوب شرق

(1) **IOR/R/15/2/275**, ***Telegram***, No .1104, Dated the 10th June 1942, from Political Resident Bushier To Political Agent Bahrain

مدينـة بـراك "Barak" وعلـى بعـد ميليـن من السـاحل، ونقل إلـى منزل ما وبـدون أي أدوات طبية للطـوارئ ولكنـه حصـل علـى الطعـام والشـراب والمسـاعدة مـن قبـل شـيخ بـراك ومن أحـد ضباط الجمـارك المحليين [1].

وأثنـاء اقامـة الطاقـم فـي مدينـة الطاهيـري شـوهدت عـدة مظاهـر كتبـت فـي تقاريرهـم ومنهـا أنهـم كانـوا يلقـون المسـاعدة ويتغـذون بشـكل جيـد جدا علـى الرغم مـن أن الطعام لم يكـن وفيرًا في القريـة وشـاهدو أكثريـة مـن الناس يشـقون طريقـم غربا وعلى طول السـاحل وبسـبب نقص كميات الغـذاء يذهبـون للحصـول عليـه مـن منطقـة عبـادان، وفـي يوم ما خرج شـيخ بـراك ويدعـى كنعان النصـوري "Canaan-Nasouri" لمهاجمـة شـيخ قبيلة أخرى جنـوب البلدة، وأن ثلاثة رجال من التابعيـن لشـيخ بـراك لقـوا حتفهـم أثنـاء قتـال القبيلتيـن، ويبـدو أن المـكان الـذي تمت المشـاجرة فيه هـو نفـس المـكان الـذي هبطـت فيـه الطائـرة وهـو واقع مـا بين طرفـي المشـاجرة وأن كل الأسـلحة التـي رآهـا طاقـم الطائـرة والتـي كانت فـي حيازة الشـيخ براك جميعهـا كانت موديـلات قديمة تعود إلـى حقبـة الحـرب العالمية الأولـى من مـاوزر الألمانـي والبريطاني [2].

حـوادث الطائـرات بعـد الحـرب العالميـة الثانيـة فـي دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة

كَتـب الوكيـل السياسـي البريطانـي فـي البحريـن فـي منتصـف شـهر فبرايـر 1943م مذكـرة يتحـدث فيهـا عـن هبـوط اضطـراري لطائـرة مـن نـوع ويلينجتـون "Wellington" بالقـرب مـن قريـة البديـة "Bidyah" - خـارج إمـارة الفجيـرة - وأن المعلومـات التـي وردت لهـم فيمـا يتعلـق بحالـة الطائـرة تعلمهـم بـأن هيكلهـا الخارجـي أصابـه ضـرر بالـغ، كمـا أن أحـد أفـراد الطاقـم لقـي حتفـه وتوفـي فـور الارتطـام بـالأرض، ويفيـد بـأن الوكالـة السياسـية بالشـارقة لـم تتلـق أي معلومـات حولهـا، ولا توجـد أي تقاريرأرسـلت مـن سـلاح الجـو الملكـي إلـى الوكالـة البريطانيـة فـي الشـارقة حـول اختفائهـا، وعليـه أرسـلت وكالـة البحريـن خطابـات للبحـث عـن الطائـرة وتـم إجـراء بعـض الترتيبـات لايجادهـا هـي وطاقمهـا، وكان مـن الضـروري تعيـن حراسـة لانقـاذ معداتهـا، كمـا طلـب مـن الوكيـل البريطانـي بالشـارقة التحـدث مـع السـكان العـرب المحلييـن حـول الطائـرة لتقديـم المسـاعدة؛ ويعـود ذلـك لمعرفتهـم بالمنطقـة بشـكل جيـد وقدرتهـم علـى

(1) **IOR/R/15/2/275**, ***Memorandum***, Dated the 5th July 1942 the hon, bleLieut-Colonel ., C.I.E-Political Resident in the Persian Gulf, Bushier

(2) **IOR/R/15/2/275**, ***Memorandum***, the Political Agency Bahrain Dated the 23rd June 1942

الوصول إلى موقع الهبوط بسرعة، وأرسل إلى سلاح الجو الملكي بضرورة إرسال طائرة استطلاع للبحث عن موقع الطائرة وفتح قناة اتصال ما بين وكالة البحرين وسلاح الجو الملكي ووكالة البريطانية في الشارقة للوقوف على آخر التطورات حول الطائرة وأضاف بأن الكولونيل هيلي "Hailey"- من سلاح الجو الملكي - على متنها أيضا[1].

بينما ورد تقرير آخر من الوكيل السياسي بالشارقة أبلغ فيه عن الطائرة البريطانية ويلينجتون والتي عثر عليها وهي محطمة بالقرب من مدينة تسمى سيح الضحنة "Sahi-Dhadnah" وتقع على 25 درجة و33 دقيقة شمالا، 56درجة و22 دقيقة شرقا، وفي الواقع كان شيخ الفجيرة محمد بن حمد (1920 - 1974م) حريصا على تقديم العون والمساعدة والعثور على الطائرة في أسرع وقت، وجميع الأخبار أكدت كذلك ذهاب وكيل الشارقة بنفسه إلى موقع الحطام وهناك قابل شيخ الفجيرة في (سيح الضحنة)، كما أن المساعد الخاص بالوكيل البريطاني سالم بن محمد "Mohamed-bin-Salim" سمع عن تحطم الطائرة البريطانية وطلب من الوكيل أن يقوم بتقديم المساعدة مؤكدًا معرفته برجال يمتلكون القدرة في العثور على الطائرة بسرعة في الدحانه، وبما أن طاقم الطائرة كان يحتاج إلى الحماية والمعدات الحربية بقيت بداخل الطائرة وهي بحاجة إلى الحراسة أيضًا، وبعد ذلك تم انقاذها وبالفعل، واستعان محمد بن سالم برجال من خورفكان لحمل المعدات ونقلها إلى مكان آمن لحين نقلها، وبالفعل اتصل المقيم السياسي بالسفينة الحربية البريطانية هيرفيت "H.M.S.Hiravati" طالبًا منها الحضور لأخذ المعدات، وبالفعل وصلت السفينة إلى الشارقة في 20 فبراير من العام نفسه وذهب الوكيل السياسي بنفسه إلى معسكر سلاح الجو الملكي لإيضاح بعض المعلومات من السكان المحليين عن موقع حطام الطائرة [2].

وبعد التحقيق في أمر هبوط الطائرة وتحطمها أشارت الوثائق بأن الطائرة هبطت في معسكر سلاح الجو الملكي في الشارقة في طريقها من إنجلترا إلى الهند للتزود بالوقود وللتفتيش، وبعد الإقلاع لاحظ الطيار وجود بقع زيت على غلاف علبة التروس لمحرك الطائرة مما جعلة يقرر العودة مرة أخرى إلى الشارقة بسب قربه منها، إلا أن الطائرة لم تتمكن من متابعة الطيران وهبطت بشكل اضطراري على الساحل العربي للخليج العربي،

(1) ***Memorandum***, No.C/309, from Political Agent Bahrain to the Resident Agent – Sharjah Dated the 3rd March 1943

(2) ***Memorandum***, No.C/228-613-B, From the British Agency Sharjah to the Political Agent Bahrain, Dated the 10th March 1943

مما أسفر عن إصابة الطائرة بأضرار بالغة ووفاة الطيار الرقيب "ويليام دونيلي William Donnelly" - قائد الطائرة - والذي دفن جثمانه بالقرب من موقع حطام الطائرة من قبل باقي طاقمها[1].

أما عن صرف مكافآت مالية في حوادث هبوط الطائرات البريطانية فقد تحدث الوكيل السياسي بالبحرين أنه لابد من تقديم مكافأة لشيخ الفجيرة تقديرًا لجهوده في إنقاذ معدات الطائرة ويلينجتون ومساعدة الطاقم وأن تكون المكافأة مبلغ مالي قدره 1000 روبية بالإضفة إلتقديم خطاب شكر يسلم إليه من قبل الوكالة البريطانية بالشارقة، ويسلم من قِبل الوكيل نفسه، كما يفضل أن ترسل بعض الأموال إلى كل من قدموا المساعدة والخدمات للطائرة وحراستها وغير ذلك، كما قرر سلاح الجو الملكي بالشارقة أن يصرف مكافأة مالية قدرها 200 روبية إلى محمد بن سالم المساعد بالوكالة البريطانية نظيرا لجهوده الممتازة والتي قدمها بنفسه دون أن يطلب أحد منه ذلك، وأعطى الوكيل السياسي البريطاني أيضا مكافأة له بقيمة 120 روبية على سبيل تقديم خدمات خاصة لطيران حكومة بريطانيا [2].

أشارت بعض تقارير السلاح الجو الملكي بوجود طائرة من نوع "Bisley" قد تحطمت مابين الثاني والثالث من مارس 1943م ومن الممكن أن تكون الطائرة هبطت على بعد 35 ميلا شرق الشمال الشرقي من الشارقة، وقد عثر رجلٌ من البدو وزوجته على موقع حطام الطائرة وقدما المساعدة لشخصين ممن تمكنوا من النجاه من تحطمها وهم من طاقم الطائرة بيسلي، حيث أخذ الرجل البدوي- وهو من السكان المحليين - الناجين من التحطم إلى خيمته - وهي على مسافة عدة أميال من موقع حطام الطائرة - حيث قدم هو وزوجته المساعدة للناجين من خلال تقديم الطعام والشراب والمأوى، وظل كلا الزوجين في ذلك اليوم بالخيمة طوال الليل، ومن ثم في صباح اليوم التالي قاما بالسفر والذهاب باستخدام الجمل الخاص به إلى الشارقة من أجل إحضار المساعدة لهم، ولولا أن تدخل هذا الرجل البدوي وزوجته للمساعدة، لما تمكن الاثنان من النجاه بل لكان هلك كل منهما ولقي حتفه، ومن باب الشكر والتقدير لجهود الرجل وزوجته قام القائد بسلاح الجو الملكي بإصدار

(1) ***R.A.F***., Wellington Sahi-Dhadnah, Dated the 14 February 1943, www.the FreeLibrarg.com

(2) **IOR/R/15/2/275**, Confidential ***Memorandum***, No.C/368From Political Agency Bahrain to Political Agent Sharjah Dated the 14th March 1943, op, cit

قرار لصرف مكافأة مالية لهما بقيمة 200 روبية[1].

وقد وردت بعض المعلومات فيما يتعلق بهبوط الطائرة بيسلي والتي تنتمي إلى سلاح الجو الملكي، تفيد بأنه تم العثور عليها وبعد فحصها وجد فيها ثقب يبدو أنه ثقب لرصاصة "A bullet –Hole" في العادم – مكان انطلاق البخار – أثناء عودتها من رحلتها دون حماية في 22 فبراير من العام نفسه، والذي يبدو واضحا أن ذلك يعود لاطلاق نار واضح تعرضت له عندما كانت تحلق فوق روس الجبل "Ruus- al- Jebal" أو من المحتمل أن إطلاق النار كان من الشارقة أو من منطقة ما بالساحل، وأنه من غير الممكن أن تكون اطلقت النار على نفسها، وكل الأراء ترجح أن إطلاق النار كان من روس الجبل ومن الأفضل في حال ثبوت ذلك الاتصال بسلطان مسقط لتقديم المساعدة في معرفة المتسبب في ذلك، وضرورة إرسال ممثلين ووكلاء من قبل حكومة بريطانيا إلى روس الجبل وعلى طول الساحل العماني بالإضافة إلى الاتصال بقبيلة الشحوح وإلقاء القبض على المتسبب في ذلك لينال عقابه[2].

ولازالت المراسلات والتقارير تفيد عن عدة حالات لهبوط الطائرات البريطانية في منطقة الخليج العربي، حيث كتب الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين عن طائرتين اضطرتا للهبوط، وحسب المعلومات التي وردت له أنه لم يمر على فقدانهما أكثر من يومين في جزيرة بني ياس وهما تابعتين للسلاح الجوي الملكي البريطاني في أبوظبي وأرسل خطابًا قال فيه: "أنه خصص مبلغ من المال لمن يستطيع تحديد مكان الهبوط في جزيرة بني ياس التابعة لأبوظبي" واستطاع الوكيل السياسي بالفعل مساعدة الطائرة من خلال بلاغ تم استلامه من حاضر وشقيقه ودفعا لهما مبلغ 100 روبية[3] بعد أن أبلغ كلا من حاضر شقيقه عيد - أبناء محمد بن جاسم المريخي في 29 ربيع الثاني 1363 هـ الموافق 22 إبريل 1944م وكيل الحكومة البريطانية في البحرين عن نزول طائرتين إلى جزيرة بني ياس تم العثور عليهما، وأنهما عملا على تقديم المساعدة لهم قدر المستطاع

(1) **IOR/R/15/2/275**, Reward for Assistant to Crew of Wrecked Aircraft from Rear Air Headquarters, R.A.F, Iraq and Persian to the Political Agent Sharjah, Ref, No.C2342/6/12.P, Dated the 20th March 1943

(2) ***Memorandum***, No.484 – 6/3/13, from the British Agency Sharjah to the Political Agent Bahrain, Subject :- Firing at, R.A.F, Plane, Dated the 24th may 1943

(3) **IOR/R/15/2/275**, رسالة كتب باللغة العربية من الوكيل البريطاني بالبحرين في 23 ابريل 1944م

وقاما بواجب الكرم والضيافة لهم، وقد أرسل حاضر خطابًا آخرًا بعد فترة وجيزة تحدث به عن تفاصيل أكثر تتعلق بكيفية نزول الطائرتين في بني ياس وتفاصيل الحادث [1].

وقد أرسلت الوكالة السياسية البريطانية بالبحرين في 27 مايو 1944م تليجراف إلى شيخ أبوظبي - ولم تكن حينها تعلم بمعرفتهم لمكان الطائرتين- تبلغ فيه عن طائرتين بريطانيتين ذات لون أصفرمن النوع الصغير نزلت في منطقة ما في أبوظبي، ويجب البحث عنهم وحمايتهم والتأكد من عدم تعرضهما لأي نوع من الأذى والحفاظ عليهما وتقديم كل المساعدات التي هم بحاجةإليها، وبالفعل كانت السلطات قد حددت مكان الطائرتين وأنقذت من فيهم قبل إرسال هذا الخطاب من البحرين [2]

بعد ظهر يوم 22 مايو من عام 1944م وصل تليجراف من الوكالة الساسية البريطانية بالبحرين إلى شيخ أبو ظبي الشيخ شخبوط بن سلطان (1928 - 1966م) -حاكم ابو ظبي- يتحدث فيه عن طائرة حربية بريطانية أجبرت على الهبوط الاضطراري في منطقة ما قرب جزيرة بني ياس ونتيجة لشدة وخطورة حالة الطائرة قبل لحظة الاصطدام بالأرض اضطر طاقم الطائرة المكون من أربعة أفراد إلى مغادرة الطائرة والهبوط منها قبل الارتطام بالأرض مستخدمين مظلات النجاة وكان هبوطهم طبقا لآخر اتصال في منتصف الطريق ما بين أبو ظبي وجزيرة بني ياس برًا بالقرب من الساحل، كما طلب من الشيخ شخبوط إرسال الدعم والمساعدة للطاقم من خلال تقديم الماء والغذاء لأنهم لا يمتلكون شيئًا من الطعام أوالشراب، وضرورة إرسال أشخاص للبحث عن الطائرة والطاقم على طول الساحل على بعد 50 أو 60 ميلا في بني ياس كما طلب من الشيخ شخبوط الاتصال بشيوخ القبائل المجاورة والاستعانة بهم أثناء عملية البحث، وأن يبلغ سلاح الجوالملكي بإرساله طائرات للبحث عن الطائرة وطاقمها[3].

كما قد كتب ضابط بريطاني بقسم الاتصالات الجوية بأن هذه الطائرة أمريكية تابعة لدول الحلفاء وليست من سلاح الجو البريطاني، وهي من نوع بوينج بي 17 اضطرت للهبوط في 22 مايو 1944م، وأن طاقمها المكون من فردين و أربعة ضباط يعتقد بأنهم

(1) **IOR/R/15/2/275**, رسالتان كتبتا باللغة العربية.

(2) **IOR/R/15/2/275**, رسالة كتب باللغة العربية من الوكيل السياسي البريطاني بالبحرين الى شيخ ابو ظبي.

(3) **IOR/R/15/2/276**, ***Memorandum***, No.C/802, from Political Agent Bahrain, To Residency Sherjah, Dated the 22nd May 1944

علـى بعـد 60 ميـلا جنـوب شـرقي حطـام الطائـرة مؤكـدًا مـن خـلال التقاريـر الاسـتخباراتية بأنهـم فـي حالـة ذهـول شـديدة أثنـاء الهبـوط وهـذا الـكلام طبقـا لمـا ذكـر فـي تقريـر سـابق لهـم، ويبـدو أنـه مـن الصعـب عليهـم تصديـق أنهـم مازالـوا علـى قيـد الحيـاه، كمـا يؤكـد قائـد فـي سـلاح الجـوي الملكـي البريطانـي الكولونيـل أندرسـون "Colonel- Anderson" أن أحـد الضبـاط الطياريـن فـي سـلاح الجـو البريطانـي أثنـاء التحليـق بطائرتـه "D.H.84" اسـتطاع مشـاهدة الحطـام الطائـرة الأمريكيـة وتمكـن مـن الهبـوط بسـلام علـى بعـد 3 أميـال مـن موقـع حطامهـا، ودفـع الطيـار البريطانـي 10 روبيـات لأحـد السـكان المحلييـن مـن البـدو لمسـاعدته فـي نقـل معـدات الإنقـاذ والإسـعافات مـن طائرتـه إلـى الطائـرة الأمريكيـة المحطمـة[1].

وبالفعـل تـم إبـلاغ الشـيخ شـخبوط بـن سـلطان بشـأن حادثـة تحطـم الطائـرة الأمريكيـة وقـام علـى الفـور بتقديـم المسـاعدة، وأرسـل تليجـراف إلـى الوكيـل السياسـي البريطانـي بالشـارقة يبلغـه فيـه أنـه تمكـن مـن العثـور علـى موقـع حطـام الطائـرة الأمريكيـة التـي تـم الإبـلاغ عنهـا، وبالبحـث داخـل الطائـرة عثـر علـى رشـاش أوتوماتيـك أمريكـي الصنـع ومسـدس وعـدد 2 خزنـة تحمـل كل منهمـا 18 طلقـة ناريـة وبعـض الذخائـر الأخـرى مـن عيـارات مختلفـة، وعثـر أيضـا علـى سـاعة يـد، واسـتطاع أخذهـا وحملهـا مـن الطائـرة وان هـذه الاشـياء التـي عثـر عليهـا سـوف ترسـل إلـى الوكيـل البريطانـي بالشـارقة فهـي تعـود إلـى طاقـم الطائـرة، وأفـا د بـأن طاقـم الطائـرة الأمريكيـة نـزل عنـد أحـد السـكان المحلييـن – مواطـن مـن أبـو ظبـي – ويدعـى مسـلم القبيسـي "Musallamal-Qubaisi" يعيـش فـي دبـي منـذ عاميـن وفـي الوقـت نفسـه كان قريبًـا مـن موقـع الحطـام [2].

وبالبحـث عـن المواطـن مسـلم القبيسـي وجـد أنـه فـي دبـي وعلـى الفـور أرسـل الشـيخ شـخبوط إلـى الشـيخ سـعيد آل مكتـوم– شـيخ دبـي – واسـتدعى المواطـن مسـلم القبيسـي ليـروي لـه تفاصيـل القصـة وأفـاد أنـه أثنـاء وجـوده فـي بنـدر شـويهات وجـد طائـرة تهبـط بسـرعة كبيـرة حيـن تواجـده فـي مركبـه الشـراعي شـاهد خـروج شـيئًا منهـا قبـل هبوطهـا واصطدامهـا بـالأرض، وكان يبـدو مثـل سـقوط أفـراد منهـا، ممـا جعلـه يتـرك موقـع الحطـام ليذهـب إلـى موقـع هبـوط طاقـم الطائـرة، فوجـد هنـاك شـخصين مـن الطاقـم فأسـرع بنقـل الأول إلـى مركبـه

(1) **IOR/R/15/2/276**, the Office of the Liaison Officer Bahrain, Dated the 30th May 1944, Forced Landing of American B-17

(2) ***Translation***, of Letter Dated the 25thSha·ban 1363 C.I.E, 15th August 1944, from – Sheikh –Shakhbut – bin- Sultan Ruler of Abu- Dhabit .R.A

الشراعي وقدم له الماء، أما الشخص الآخر كان جريحا وبقي مع أخيه والخادم، خلال عودته إلى موقع الحطام وجد الطائرة قد تضررت بشكل كبير نتيجة للهبوط بسرعة ووجد بجوارها شخصين آخرين- غير الذين سقطوا منها - ثم قدم المساعدة للجميع واصطحبهم إلى الشيخ، وأعطيت له بعض الأموال تقديرا لجهوده ومساعدته [1].

وفي عام 1944م وتحديدًا في ليلة العاشر من شهر أكتوبر أبلغ الضابط - قائد من سلاح الجو الملكي– بوجود طائرة أجبرت على الهبوط بشكل اضطراري وهي تبعد حوالى 5 إلى 10 أميال جنوب رأس الحنيورة "Ras-al-Hanyuruh" جزيرة تابعة لأبوظبي وتبعد عن الشارقة مسافة 80 ميلا وتم الاستعانة بشيخ دبي الذي بدوره أحضر رجلين يعرفان المنطقة بشكل جيد، كما انه أحضر المترجم الذي يعمل بالوكالة السياسية البريطانية واحضر شخص آخر يدعي أحمد ومعه بعض الأفراد للمساعده [2].

في 29 يوليو عام 1945م أرسل تليجراف من الوكيل السياسي بالبحرين إلى الوكيل البريطاني في مسقط تحدث فيه عن طائرة تابعة لإحدى دول الحلفاء ويعتقد بأنها طائرة أمريكية فقدت في منطقة ما على طول الساحل العربي من الخليج العربي دون أن يتم تحديد موقع حطامهما، وحدث ذلك قبل يومين من الخطاب المرسل أي في يوم 27 يوليو من العام نفسه - كما طلب الوكيل البريطاني بالبحرين المساعدة من الوكيل البريطاني بعمان من خلال إرسال بعض السكان المحليين للبحث عن الطائرة، وفي حالة الوصول إلى أي معلومات حول الطائرة فيجب الاتصال فورًا بضابط الاتصال الجوي في البحرين [3].

كما تفيد تقارير الاستخباراتية البريطانية بأن هذه الطائرة كان لها مسارجوي ملاحي محدد ما بين عابدان "Abadan" وكراتشي، وفي الواقع قد شوهدت هذه الطائرة لآخر مرة قبل فقدانها أثناء عبورها الساحل العربي بالقرب من كلباء "Kalba" ، وفي 31 يوليو أرسل تليجراف من الوكيل السياسي بالشارقة يشير فيه بأن الطائرة التي هبطت وتحطمت كانت أمريكية، والحطام يوجد على بعد 13.5 ميلا جنوب شرقي دبي، وقد تم العثور على

(1) Translation, of Letter Dated the 9th Ramadan 1363 C.I.E, 28th August 1944, from –Sheikh –Said – bin- Maktum, Ruler of – Dubai, .R.A

(2) ***Memorandum***, from British Agency Sharjah, To Political Agent Bahrain, Dated the 16th October 1944

(3) **IOR/R/15/2/524**, File, No.13/16, ***Telegram***, No.441, from Political Agent Bahrain, To Political Agent Muscat, Dated the 28th July 1945

حطـام الطائـرة بواسـطة أحـد السـكان المحلييـن مـن البـدو، وهـو نفـس الـكلام الـذي ورد ذكـره فـي تقريـر سـري مـن سـلاح الجـو الملكـي فـي 29 يوليـو، كمـا هرعـت كل الأطـراف إلـى المـكان لإنقـاذ وتقديـم المسـاعدة، ومـن الواضـح أن طاقـم الطائـرة الأمريكيـة المكـون مـن ثلاثـة أفـراد لقـوا جميعًـا حتفهـم، وتـم نقـل جثـث الطاقـم إلـى عابـدان مـن خـلال طائـرة جويـة كمـا تـم نقـل الحطـام ليخضـع للفحـص والتحقيـق والوقـوف علـى أسـباب الحادثـه [1].

أرسـل الجـراح البريطانـي و.ب.سـتيل "Sgd-W.Steele" مـن المقيمية السياسـية البريطانية بالبحريـن تقريـرا يشـير فيـه إلـى حادثـة تحطـم طائـرة تابعـة للخطـوط الجويـة البريطانيـة لمـا وراء البحـار "The British Overseas Airways Corporation (B.O.A.C)" فـي 23 أغسـطس عـام 1947 م وذلـك حوالـى السـاعه 5:20 صباحـا، وفـور تلقيـه الخبـر توجـه إلـى موقـع حطـام الطائـرة ووجـد أن مـا يقـارب مـن سـتة عشـر رجـلا مصابًـا ووفـاة شـخص واحـد أثنـاء الاصطـدام بـالأرض، وقـد تـم إسـعاف المصابيـن وإرسـالهم الـى المستشـفى الحكومـي، وتـم نقلهـم بمعرفـة شـركة الطيـران البريطانيـة إلـى مـا وراء البحـار، وقـد أخبـر مشـرف بمحطـة الاتصـال اللاسـلكي الجـراح البريطانـي و.ب.سـتيل وكان لا يـزال هنـاك تسـعة ركاب آخريـن محجوزيـن فـي الطائـرة طبقـا لسـجلات أسـماء الـركاب مـن قبـل شـركة الطيـران البريطانيـة، ولكـن نظـرا للحالـة التـي عليهـا الطائـرة أثنـاء هبوطهـا فإنـه يبـدو بأنهـم لـم يتمكنـوا مـن النجـاه، وتشـير التقاريـر أن خمسـة أفـراد مـن المصابيـن السـتة عشـر وافتهـم المنيـة فـور وصولهـم إلـى المستشـفى، وان أحـد الأفـراد المسـافرين علـى متـن الطائـرة ويدعـي السـيد فيتزجليـد "Mr-Fitzgald" أصيـب بصدمـة عصبيـة وبكسـر فـي الضلـوع، وأن الحالـة الصحيـة لـكل مـن الطيـار والمضيفـة سـيئة جـدًا؛ إذ أصيبـوا بجـروح بالغـة فـي الـرأس، وكان اثنـان مـن الـركاب يحملـون الجنسـية الصينيـة يعانـون بشـدة مـن التـواء وكدمـات وكسـور شـديدة، أمـا باقـي الـركاب كانـوا فـي حالـة مسـتقرة نوعـا مـا، ومـن ثـم تـم نقلهـم إلـى مـكان تابـع للخطـوط الجويـة لمـا وراء البحاريشـبه الفنـدق للراحـة، كمـا أرسـل مشـرف محطـة الاتصـال مبلغًـا بأنهـم علـى اسـتعداد تـام لنقـل التسـعة أشـخاص العالقيـن بالطائـرة، ونقـل جثثهـم إلـى المقابـر [2].

(1) **IOR/R/15/2/524**, ***Telegram*** ., No.836, from British agent, Sharjah to Political Agent Bahrain, Dated the 30th and Received 31st July 1945

(2) **IOR/R/15/2/825**, ***Letter*** from Residency Surgeon Bahrain, To the Secretary to the Hon· ble the Political Resident in the Persian Gulf, Subject –BOAC, Aeroplane, Dated the 19thSeptemper 1947

الخاتمـة:

نلاحظ مما سبق ذكرة من خلال الدراسة ما يأتي:

أولاً- أن هنـاك عـدة طائـرات تعرضـت لحـوادث التحطـم والهبـوط الاضطـراري فـي منطقـة الخليـج العربـي وانقسـمت آثـار الهبـوط الاضطـراي إلـى ثـلاث فئـات، الفئـة الأولـى وهـي التـي تشـمل حـالات الطائـرات التـي تحطمـت كليـاً وتوفـي بعـض مـن أفـراد الطاقـم والـركاب ممـن كانـو يسـتقلونها، أمـا الفئـة الثانيـة تضـم الطائـرات التـي تعرضـت للتحطـم لكـن دون أي أذى أو أي ضـرر فـي الأرواح البشـرية، وأخيرًاالفئـة الثالثـة مـن حـوادث التحطـم وهـي التـي تعرضـت فيهـا الطائـرات فقـط لصدمـات، وأصيبـت فـي هيكلهـا دون تحطمهـا، ودون إلحـاق الأذى بمـن كان علـى متنهـا مـن الطاقـم والمسـافرين.

ثانيًـا- تمكـن السـكان المحليـون وشـيوخ القبائـل مـن تقديـم يـد العـون والمسـاعدة فـي حـوادث تحطـم الطائـرات وهبوطهـا وبفضـل جهودهـم الطيبـة ومسـاعدتهم وتقديـم المـأوى والطعـام والشـراب تمكنـوا مـن مسـاعدة مـن كان علـى متـن الطائـرات ممـا أدى إلـى نجاتهـم رغـم تعرضهـم ومواجهتهـم للمـوت الحتمـي إلا أنهـم مـدوا يـد الخيـر لهـم ممـا خفـف مـن وطـأة خسـارة الحـوادث؛ إذ إنَّ معظـم الحـوادث كانـت خسـارتها فـي الطائـرات لا فـي الأشـخاص سـواء كانـوا ركابًـا أو مـن طاقـم الطائـرة، ممـا جعـل بريطانيـا تثنـي علـى جهودهـم ودعمهـم ممـا دفعهـم لتقديـم جوائـز ومكافـآت تقديـرًا لهـم، ومـع ذلـك تـم رفـض اسـتلام أي منهـا باعتبـار أن مـا قدمـوه لأهـداف إنسـانية نبيلـة.

ثالثًـا- قـدرت الحكومـة البريطانيـة جهـود كل مـن أسـهم فـي انقـاذ الأشـخاص، أو الحفـاظ علـى الممتلـكات الموجـودة فـي الطائـرة، ولـكل مـن سـاندها فـي معرفـة مـكان حـوادث الطائرات، أو مـن سـرد تفاصيـل وقـوع الطائـرة مـن خـلال مشـاهدته لهـا أثنـاء سـقوطها، ويعـود السـبب فـي ذلـك أن معظـم الطائـرات التـي تحطمـت فـي منطقـة الخليـج العربـي تعـود ملكيتهـا لبريطانيـا، والتـي بدورهـا عملـت علـى انشـاء مهابـط للطائـرات لتجنـب وقـوع مثـل هـذه الأمـور، إلا أنهـا لـم تتمكـن مـن تجنـب كل هـذه الحـوادث علـى الرغـم مـن كل الجهـود المبذولـة

رابعًـا- تجمعـت بعـض الأسـباب التـي أدت إلـى الهبـوط الاضطـراري ولحـوادث الطيـران والـذي كان يصحبـة فـي بعـض الأحيـان حـالات وفـاة لبعـض مـن أفـراد طاقـم الطائـرة أو بعـض المسـافرين علـى متنهـا، كمـا أن السـلطات البريطانيـة وزارة الطيـران البريطانـي أولـت حركـة

الملاحة الجوية اهتماما بالغا وأنشأت لطائراتها مهابط عدة في مناطق متفرقة وعلى طول ساحلي الخليج العربي إلا أن هذه المهابط لم تكن كافية لمنع تعرض رحلاتها الجوية إلى التحطم والاصطدام المفاجئ بالأرض ولم تتمكن وسائل الاتصال التي كانت تعتمد عليها بريطانيا في منطقة الخليج من مساعدتها في العثور على موقع سقوط الطائرة أو الوصول إلى أي معلومة تتعلق حول حالة من كان على متن الطائرة التابعة لهم سواء من الطاقم أو الركاب، إلا أن علاقتها مع سكان منطقة الخليج وشيوخ القبائل أسهمت وبشكل ملحوظ في معرفة كافة التفاصيل المتعلقة بهذه الحوادث.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً المراجع العربية:

IOR/R/15/2/275, رسالة كتبت باللغة العربية من الوكيل البريطاني بالبحرين في 23 أبريل 1944م .

IOR/R/15/2/275, رسالة كتبت باللغة العربية من الوكيل البريطاني بالبحرين إلى شيخ أبو ظبي

ثانياً المراجع الأجنبية:

IOR/L&S/12/2029, File No., 67/5, Telegram No.29. From Government of Indian to ministry of Tehran and Political Resident in the Persian Gulf, Dated The 12th September 1939 ,Simila ,India

IOR/L&S/12/2029, Telegram No.30. Dated the 13th September 1939, From Government of India To his Majesty And ministry of Tehran , Simila ,India

IOR/R/15/2/274. Letter from Air Headquarters Royal Air Forces in Iraq ,Dated the 3rd March 1942 ,To Political Agent Bahrain – Captain – Wakefield

IOR/R/15/2/274. Letter from, California Arabian Standard Oil Company., Dhahran –Saudi Arabia ,To –MR-Jackson Assistant Political Agent Bahrain ,Dated the April 21,1942

IOR/R/15/2/274, Telegram, No.C.1400. From the Political Agent Kuwait ,To the Political Agent Bahrain ,Dated the 19th April 1942

IOR/R/15/2/275, Confidential Memorandum, No.C/368. From Political Agency Bahrain to Political Agent Sharjah Dated the 14th March 1943

IOR/R/15/2/275. Letter from Doha Political Agent –To Dickson

IOR/R/15/2/275, Letter No.Do/msc/9188. Dated the 29th December 1941,By Major –R.G.Alban Political Agent Bahrain

IOR/R/15/2/275. Reward for Assistant to Crew of Wrecked Aircraft from Rear Air Headquarters ,R.A.F, Iraq and Persian to the Political Agent Sharjah ,Ref ,No.C2342/6/12.P,Dated the 20th March 1943

IOR/R/15/2/275,Telegram,No .1104. Dated the 10th June 1942, from Political Resident Bushier To Political Agent Bahrain

IOR/R/15/2/275, Memorandum. The hon,bleLieut-Colonel,C.I.E-Political Resident in the Persian Gulf ,Bushier

IOR/R/15/2/275, Memorandum. The Political Agency Bahrain Dated the 23rd June 1942

IOR/R/15/2/276, Memorandum, No.C/802. From Political Agent Bahrain,To Residency Sherjah ,Dated the 22nd May 1944

IOR/R/15/2/276 the Office of the Liaison Officer Bahrain. Dated the 30th May 1944, Forced Landing of American B-17

IOR/R/15/2/514. Letter from SD.G.Loch-Political Agent Bahrain Dated the 1st April 1933To omry-Russell Esquire

IOR/R/15/2/514 File No.1315. Telegram from Political Resident Bahrain To British Legation –Jeddah.

IOR/R/15/2/524,File,No.13/16, Telegram ,No.441. From Political Agent Bahrain ,To Political Agent Muscat ,Dated the 28th July 1945

IOR/R/15/2/524, Telegram No.836. From British agent Sharjah to Political Agent Bahrain ,Dated the 30th and Received 31st July 1945

IOR/R/15/2/825. Letter from Residency Surgeon Bahrain to the Secretary to the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf ,Subject –BOAC,Aeroplane ,Dated the 19thSeptemper 1947

IOR/R/15/2/1538 File No.33/16. Report of the Political Agent Bahrain about Lieu-P.D.Heineman R.N. Royal Navy.

IOR/R/15/2/1678,File.,25/21, No.2243. From Captain T.hickinbothem ,I.A.,To The Political Resident in the Persian Gulf ,Dated the 2nd September1936,Bahrain

Memorandum, from British Agency Sharjah to Political Agent Bahrain, Dated the 16th October 1944

Memorandum, No.484 – 6/3/13. From the British Agency Sharjah to the Political Agent Bahrain ,Subject :- Firing at ,R.A.F ,Plane ,Dated the 24th may 1943

Memorandum ,No.C/309. From Political Agent Bahrain to the Resident Agent –Sharjah Dated the 3rd March 1943

Memorandum,No.C/228-613-B. From the British Agency Sharjah to the Political Agent Bahrain ,Dated the 10th March 1943

Telegram No.32. Dated the 14th September 1939, From Government of India To Secretary of State for India Time 21:45 Hours,Simila ,India

Telegram, No .378, Dated the 2nd April 1933, From Colonel Gordon Loch ,I.A., Political Agent Bahrain –To the Hon'ble the Political Resident in the Persian Gulf .

Translation ,of Letter Dated the 25thSha,ban 1363 C.I.E. 15th August 1944 ,from –Sheikh –Shakhbut – bin- Sultan Ruler of Abu- Dhabit .R.A

Translation of Letter Dated the 9th Ramadan 1363 C.I.E. 28th August 1944 ,from –Sheikh –Said – bin-Maktum , Ruler of – Dubai, .R.A

Telegram R.,No1491. Dated the 14th September 1939, From Political Resident in the Persian Gulf To Political Agent Muscat .

*Telegram XX,No.320, D*ated the 15th September 1939 From the Political Agent Muscat To Political Resident in the Persian Gulf

Romanization Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

IOR/R/15/2/275, risālatu katabat bi-al-lughati al'arabiyyati mina alwakīli albrīṭāniyyi bi-al-baḥrayni fī 23 ʾabrīla 1944m.

IOR/R/15/2/275, risālatu katabat bi-al-lughati al'arabiyyati mina alwakīli albrīṭāniyyi bi-al-baḥrayni ʾilā shaykhi ʾabū ẓaby

The crashes of aeroplanes on the Arabian Gulf coasts (1931-1947): A documentary study

Tamer Samer Taha[1]

Abstract:

Aircrafts are the most important means of transport in the modern era, but despite their advanced industry and technology, there are some flaws in their fabrication that can lead to damages, resulting in several crashes. Besides, bad weather conditions – such as storms and fog – can sometimes lead to the forced landing of the Aircraft. To this are added some crashes caused by colliding on the ground, resulting in deaths among the crew and the passengers. The British Government indicated in its documents that it relied entirely on Arab assistance to get shelter, food and drink for the survivors among the Crew and Passengers after the crash. Without this help, all those who survived the crashes would have perished in the desert.

Keywords: Crashes, Aircraft, Royal Air Force, Government of India, Arabian Gulf.

(1) Faculty of Arts - Tanta University (Tanta - Egypt)
tamersmart@yahoo.com