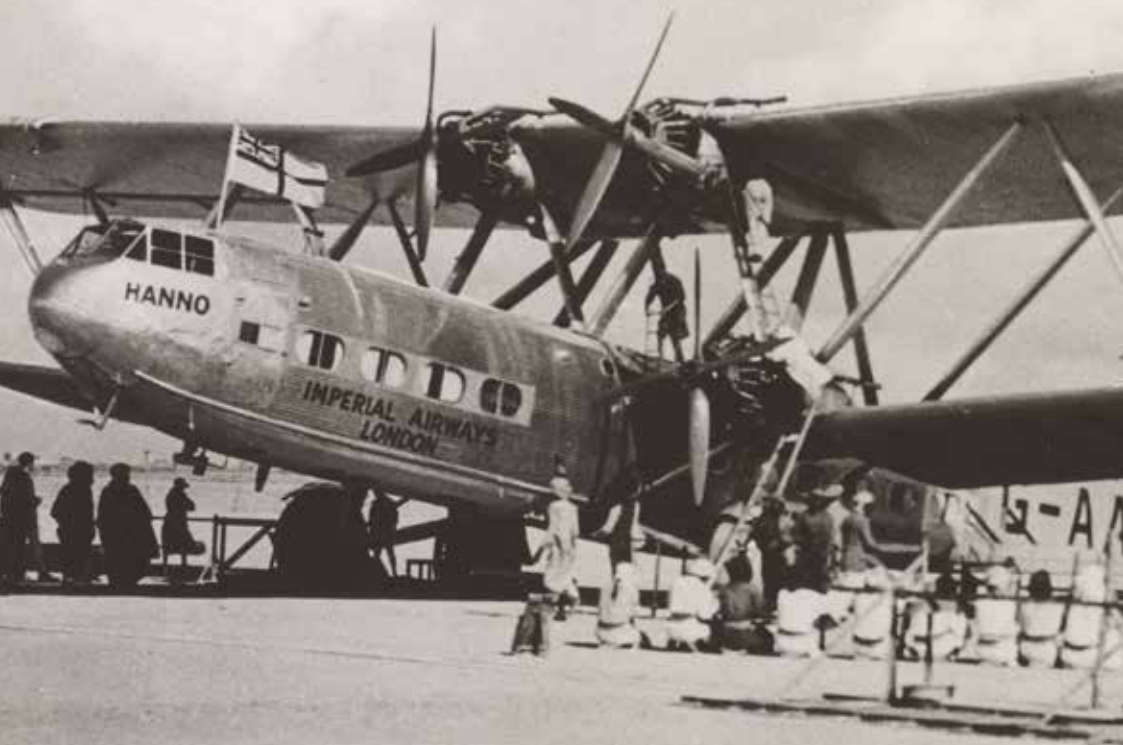


SHARJAH AIR STATION
THE FIRST LANDING

90

عاماً
years ago

محطة الشارقة الجوية
أول هبوط قبل



SHARJAH AIR STATION
THE FIRST LANDING

90
عاماً
years ago

محطة الشارقة الجوية
أول هبوط قبل

الشارقة - محطة جوية تربط بين الشرق والغرب

محطة الشارقة الجوية، قصدت للإستراحة والتزود بالوقود، وسميت محلياً بأسم "المحطة"، وهي أول مطار جوي مدني عرف للبريطانيين باسم الإمارات المتصالحة. تم بناء المحطة بين عامي 1932 و 1933 واستخدمتها الخطوط الجوية الإمبراطورية لربط بريطانيا بالهند وأستراليا، لعبت المحطة دوراً أساسياً للوصل بين الشرق والغرب، وكان أول هبوط في المحطة بتاريخ 5 أكتوبر 1932

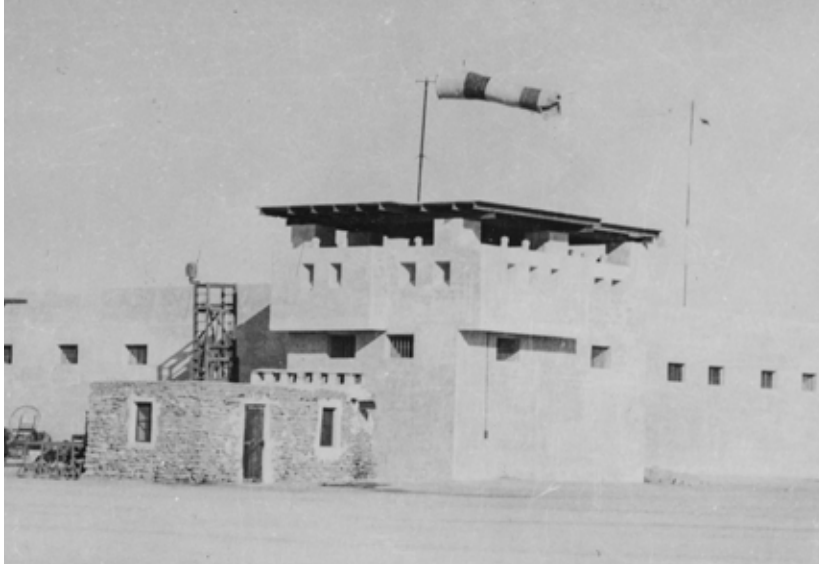
الهبوط الأول

في يوم 5 أكتوبر 1932 وفي تمام الساعة الرابعة مساءً هبطت طائرة هانو HP42 في رحلة عودتها إلى بريطانيا من كراتشي بالهند وعلى متنها أربعة ركاب وطاقم وقطع غيار.

كان محل الإقامة الأولى في خيام، حيث كانت الاستراحة لا تزال قيد الإنشاء.

أحدث هبوط الطائرة بعض الإثارة، فقد زار الموقع الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني وإخوانه وحشد من سكان الشارقة. وأفاد الكابتن هورسي طيار الرحلة بأن "الرحلة كانت ممتازة ولم يواجه أي صعوبة في الهبوط" وقد عملت أجهزة الاتصالات التي قام بتركيبها الكابتن ماكاي بشكل مثالي.

"أول مطار جوي مدني عرف للبريطانيين باسم الإمارات المتصالحة"



بيت الاستراحة، المحطة، الشارقة، 1933، قائد جناح H.G.L. مجموعة ألسوب © جون ألسوب



وصول طائرة HP42 هانو إلى الشارقة، 5 أكتوبر 1932 © مجموعة ماكاي، مجموعة سمو الحاكم الخاصة

لماذا السفر جواً؟

بعد نهاية الحرب العالمية الأولى، أدركت بريطانيا والقوى الأوروبية الاستعمارية الأخرى أهمية الطيران كوسيلة للنقل وللحفاظ على روابطها الاستعمارية حول العالم، وقد تحقق ذلك من خلال تحسين تصميم الطائرات وقوة المحرك وسلامته، والتطورات اللاسلكية التي سمحت بالاتصال، وتحسين الملاحة الجوية وإنشاء لوائح جوية دولية.

بعد معاهدة فرساي للسلام في عام 1919، وضعت أول معاهدة دولية للملاحة الجوية، وهي اتفاقية تتعلق بتنظيم الملاحة الجوية، والتي دخلت حيز التنفيذ في 11 يوليو 1922. وضعت جدولاً شاملاً يتضمن قوانين لتنظيم الطيران التجاري.

مع تشجيع الحكومات للسفر الجوي، ازداد عدد الركاب بشكل ملحوظ خلال فترة الثلاثينات. وفي الشارقة عام 1937، كان لابد من توسيع الاستراحة بإضافة فناء ثانٍ لإيواء المزيد من الموظفين.

وبحلول يوليو 1937، قطعت الخطوط الجوية الإمبراطورية طراز HP42E G-AAXC Heracles مليون ميل، وطارت 10200 ساعة وحملت حوالي 80000 راكب.



صالة المغادرة في المطار، كرويدون، أواخر عشرينيات القرن العشرين. © صندوق مطار كرويدون التاريخي N00118 - 15

الخطوط الجوية الإمبراطورية المحدودة (IAL)

تم تشكيل شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية المحدودة لمواجهة المنافسة من قبل شركات الطيران الأوروبية المدعومة بشكل كبير، فهي شركة خاصة بدعم من الحكومة في 31 مارس 1924 وذلك من خلال دمج أربع شركات: طيران دايملر، شركة نقل الطائرات والسفر المحدودة أي تي أند تي (AT&T)، هاندلي بيغ للنقل المحدودة، شركة طيران أنستون، و شركة الملاحة البحرية البريطانية. كان مقر الشركة في مطار لندن، كرويدون، وقدمت أول خدمة نقل لها في 26 أبريل 1924 إلى باريس لو بورجيه.

أسست الخطوط الجوية الإمبراطورية والتي كلفتها الحكومة البريطانية بتطوير "المسارات الجوية الإمبراطورية"، أطول خط جوي في العالم وذلك من لندن كرويدون إلى بريسبان بأستراليا في عام 1934.

كرويدون - أول مطار تم بناءه لغرض خاص

في 29 مارس 1920، أصبح مطار كرويدون والواقع في جنوب شرق لندن، أول مطار مبني لغرض خاص في العالم، حيث تم تصميمه خصيصاً من أجل وصول ومغادرة الركاب والبضائع وتقديم خدمات التخليص الجمركية الرسمية. وبدأت فيه أولى رحلات الخدمة إلى الهند في 30 مارس 1929، ونظراً لمحدودية عمل الطائرات في ذلك الوقت، استلزم هذه الرحلة توقفاً متكرراً للتزود بالوقود.

الخطوط الجوية الإمبراطورية

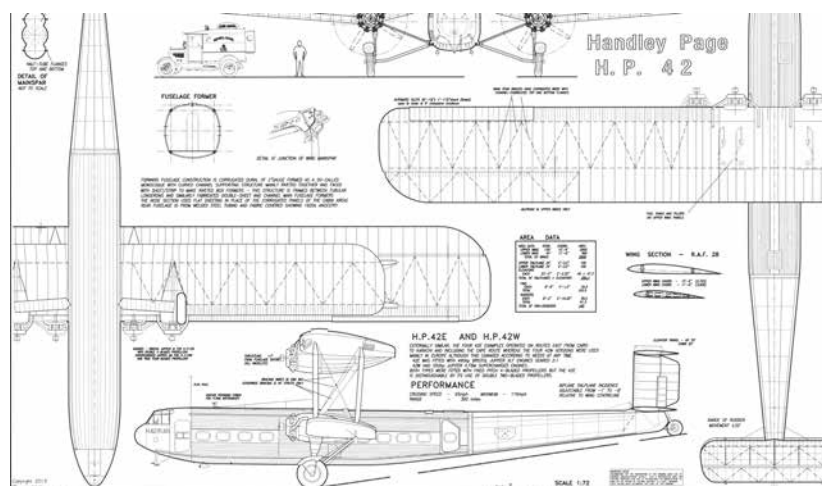
مقتطف من الجدول الزمني الإمبراطوري، شتاء 1932

الأجرة الفردية

لندن-فرنسا، إيطاليا، اليونان، فلسطين، العراق، الخليج والهند محددة بالجنيه الإسترليني وتشمل الإقامة والوجبات والإكراميات في الطريق، بما أن هذه الأسعار تتضمن نسبة من النفقات بالعملة الأجنبية، فهي عرضة للتقلبات دون سابق إنذار وفقاً لأسعار الصرف السائدة، أجرة العودة هي ضعف السعر الفردي أقل من 10% من المبلغ الإجمالي.

طائرة هاندلي بيج HP42

تعاونت الخطوط الجوية الإمبراطورية مع مصنعي الطائرات لتطوير طائرات آمنة وموثوقة ومريحة. ونتيجة لذلك تم تصنيع HP42 ، طائرة الركاب الفاخرة بعيدة المدى ذات الأربعة محركات، والتي بدأت العمل في عام 1931. وتعد الأكبر على الإطلاق بين طائرات الركاب الثنائية السطح التي تم صنعها في العالم، كما أنها كانت أيضاً واحدة من أكثر الطائرات أماناً، تحمل سجل سلامة فريد من نوعه في الخدمات التجارية. ومن بين ثمانية طائرات HP42 تم صنعها، كان هناك شكلان. أربعة من طائرات HP42Ws المستخدمة في طرق أوروبا الغربية لها مقاعد ركاب أكثر من طائرات HP42E المستخدمة على الطريق الشرقي، والذي كان بها مساحة أكبر للبريد. في الوقت الذي بدأت فيه الحرب العالمية الثانية. كانت طائرات HP42 قد تخطت 2.2 مليون ميل.



رسومات HP42 © Len Walley
SM-NAC-4850

أثينا	30	27	12						
كاستيلروسو	40	40	24	12					
الجيل	47	47	34	24	12				
بغداد	62	62	48	36	24	20			
البصرة	67	67	53	41	29	25	6		
البحرين	78	78	64	52	40	36	17	12	
الشارقة	84	84	70	58	46	42	23	18	6
جواد	90	90	76	64	52	48	29	24	12
كراتشي	95	95	81	69	57	53	34	29	17
كراتشي	أثينا	كاستيلروسو	الجيل	بغداد	البصرة	البحرين	الشارقة	جواد	

من لندن إلى كراتشي في سبعة أيام

طريق 1929-1932



مكاتب الطيران، كرويدون، أواخر العشرينيات. © صندوق مطار كرويدون التاريخي N00118 - 17

بين عام 1929 و 1932، كان الطريق من بريطانيا إلى الهند (كراتشي) على طول الساحل الفارسي، وذلك هو أول طريق مستخدم في 30 مارس 1929. كان الطريق عبارة عن مجموعة من الطائرات والقطارات، بالإضافة إلى رحلة من كرويدون - لو بورجيه، وباريس - بازل على متن طائرة أرغوسي، وقطار من بازل إلى جنوة ورحلة من جنوة إلى الإسكندرية عن طريق قارب كالكوتا المائي يرسو في روما ونابولي وكورفو وأثينا وخليج سودا (كريت) وطوبروك (ليبيا).

ثم حُلقت طائرة من طراز DH66 Hercules إلى محطة الإسكندرية - غزة، ومنطقة الرطبة، وبغداد، والبصرة، وبوشهر، ولنجه، وجاسك، وجوادار، وكراتشي.

لم يكن مخطط كل المسارات الجوية ممكنًا لأن إيطاليا لم تسمح للطائرات البريطانية بدخول إيطاليا من فرنسا ولم يكن التحليق فوق جبال الألب مناسباً.

استغرقت الرحلة بين لندن وكراتشي 7 أيام بسعر تذكرة واحدة 130 جنيهًا إسترلينيًا. وبحلول ديسمبر 1929، وصلت الخدمة إلى دلهي.

غادرت آخر خدمة متجهة شرقاً (IE183) لاستخدام الطريق الفارسي في 24 سبتمبر 1932.

بدأت الرحلة HP42W Hengist من كرويدون إلى لو بورجيه. واستمرت من باريس بالقطار إلى برينديزي بإيطاليا.

في 26 سبتمبر، طار القارب المائي ساتيروس، من برينديزي إلى أثينا، لمواصلة رحلته في اليوم التالي إلى الجليل.

في 28 سبتمبر، بدأت الرحلة HP42E Hadrian من القاهرة)، حيث طارت إلى البصرة. وفي 29 سبتمبر استمرت في الذهاب إلى جاسك (بلاد فارس) حتى وصلت إلى كراتشي في 30 سبتمبر.

بريطانيا والخليج

شكل الخليج بموقعه الاستراتيجي ولفترة طويلة رابطاً أساسياً للبريطانيين مع الهند، وهي أهم مستعمرة في إمبراطوريتها. كانت سلامة حقول النفط في بلاد فارس والعراق وطرق الخطوط الجوية الإمبراطورية وأراضي هبوطها ومحطات التزود بالوقود مهمة لأمن الهند والمصالح الإمبراطورية. وهكذا أصبح الخليج مرة أخرى مهماً من الناحية الاستراتيجية للحكومة البريطانية خلال السنوات ما بين الحربين. وبالنسبة لبريطانيا، فقد وفر الطريق الجوي رابطاً سريعاً للاتصال بالهند، خاصة بالنسبة للبريد الجوي. وفي 1 يناير 1927، تم إطلاق فئة جديدة من الطائرات (من لندن إلى البصرة) وهي فئة دي هافيلاند "هرقل" في رحلة جوية مدنية إلى الهند، وحملت على متنها وزير شؤون الطيران وزوجته، وكانت تلك المرة الأولى التي يحلق فيها وزير شؤون الطيران!

الطرق الجوية عبر الخليج

الطريق الفارسي

في عام 1928، تم إبرام اتفاقية لمدة ثلاث أعوام بين بريطانيا وبلاد فارس للسماح برحلة أسبوعية على طول الساحل الفارسي والهبوط في كل من بوشهر ولنجه وجاسك. وبعد تمديدتين للاتفاقية، تم عرض طريق شمالي بديل عبر طهران، غير أن الخطوط الجوية الإمبراطورية اعتبرت ذلك الطريق غير عملي، حيث أنه كان أطول ويمر خلال سلسلة جبال عالية.

الطريق العربي

أدركت الحكومة البريطانية أنه من غير المرجح أن يجدد الفرس الاتفاقية، وكانت بحاجة ماسة إلى طريق بديل على طول الساحل العربي. في مارس 1929، تم نشر سرب من القوارب الطائرة طراز رقم 203 من قبل سلاح الجو الملكي (RAF) في البصرة لمسح المنطقة وتحديد مناطق الهبوط ومحطات التزود بالوقود للخطوط الجوية الإمبراطورية، بالإضافة إلى مخازن للوقود ومحطات التلغراف اللاسلكية ومراسي للقوارب الطائرة لسلاح الجو الملكي البريطاني.



حدد كابتن المجموعة ويلش منطقتين محتملتين للهبوط، مفضلاً الموقع الجنوبي.
© مجموعة ماكاي، مجموعة سمو الحاكم الخاصة

التفاوض على طريق الساحل المتصالح

1930

أوائل عام 1930: المقيم السياسي البريطاني في الخليج، المقدم هيو فينستنت بيسكو، يتوجه لشيوخ الساحل للحصول على إذن بناء المرافق المطلوبة لإنشاء طريق جوي على طول الساحل العربي. تعتبر رأس الخيمة الموقع الأفضل لمرسى القوارب الطائرة بسبب وجود منطقة مسطحة قريبة ومناسبة لعمل مدرج للهبوط. كان الشيوخ مترددين بشكل عام للسماح باستخدام الموقع بسبب معارضة أهاليهم.

مايو 1930: بعد رفض مناقشة الدخول، أجبر البريطانيون حاكم رأس الخيمة، الشيخ سلطان بن سالم القاسمي، على قبول إرساء بارجة وقود في الخور لتزويد القوارب الطائرة التابعة لسلاح الجو الملكي البريطاني بالوقود.

1931

نوفمبر 1931: بدأ المقدم بيسكو مفاوضات جديدة برفقة الملازم ب. و. جالين. المخول من قبل وزارة الطيران البريطانية لإجراء مسح تفصيلي لمسار جوي مدني مبدئي للقوارب الطائرة. ديسمبر 1931: حاول المقيم السياسي مرة أخرى إقناع حاكم رأس الخيمة بالسماح لإنشاء مدرج هبوط للطائرات ولكن تم رفض طلبه. حاول بيسكو إقناع حاكم دبي الشيخ سعيد بن مكتوم، بالسماح للقوارب الطائرة بالهبوط في خور دبي، لكن تم رفض طلبه أيضاً.

1932

فبراير 1932: أرسل حاكم الشارقة، الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني، رسالة إلى الوكيل المقيم في الشارقة، يعرض فيها تقديم الدعم اللازم للطائرات المائية أو البرية. زار قائد المجموعة ويلش، ضابط في القوات البحرية البريطانية الشارقة، ولكنه وجد الخور غير مناسب بسبب وجود ممر رملي، لكنه لاحظ وجود موقعين محتملين للهبوط في خارج المدينة.

الخطوط الجوية الإمبراطورية من لندن إلى الهند 1932



مارس 1932: قررت شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية استخدام الطائرات الأرضية لأسباب فنية واقتصادية. قام جالين بمسح كل من الشارقة ودبا وكلباء لمواقع هبوط محتملة، وتم اختيار الشارقة كأفضل موقع. وبعد زيارة المقيم السياسي إلى الشارقة توقع الشيخ سلطان موافقة أشقائه بعد المباحثات على إنشاء المرافق.

إبريل 1932: زيارة المقيم السياسي الثانية لتفقد مدرجي الهبوط المحتملين. لم يتمكن الشيخ سلطان من الحصول على موافقة أشقائه.

مايو 1932: زيارة المقيم السياسي للشارقة وإجراء مناقشات مطولة مع الشيخ وأشقائه. تعرض الشيخ لضغوط من أفراد عائلته، ومن رأس الخيمة ودبي، ورفض إنشاء المطار.

حميد بن علي بن كامل، تاجر لؤلؤ ثري و كان ممن سافر إلى الخارج وزار باريس آنذاك، ارتأى إمكانيات المدخول المالي للشارقة والذي يمكن أن يحصل من خلال استضافة الخطوط الجوية الإمبراطورية. ذلك إلى جانب طلب توقف أسبوعي في الشارقة من قبل شركة الملاحة البخارية البريطانية لقوارب البريد الملاحة البخارية. وعلى هذا الأساس، كان الشيخ على استعداد للتفاوض مع البريطانيين. تهديد المقيم السياسي للمضي قدماً من دون إذن و دفع التكاليف. وافق الشيخ، وبعث بيسكو رسالة إلى الحكومة الهندية بالأنباء. ومن البنود الأساسية للاتفاق، أن تكون الاستراحة والمطار يعيدان عن حدود المدينة.

يونيو 1932: أصدر المقيم السياسي مسودة اتفاقية وقام بزيارة الشارقة، كان لا يزال الشيخ تحت ضغط شقيقه ودبي مازالت رافضة. شعر سكان دبي بالقلق من أنهم سيخسرون تجارتهم إذا توقف قارب البريد في الشارقة. على الرغم من تأخر توقيع الاتفاقية، إلا أن الشيخ سلطان بن صقر سمح بإرسال مهندس لبدء تجميع مواد البناء.

يوليو 1932: سافر المقيم السياسي برفقه الوكيل السياسي في الكويت العقيد كولونيل إتش آر بي ديكسون إلى الشارقة وذلك على متن HMS بيدفورد مات المقيم السياسي على الطريق بسبب سكتة قلبية وواصل ديكسون طريقه إلى الشارقة بعد الجنازة.

22 يوليو 1932: نجح العقيد كولونيل ديكسون في الحصول على توقيع الشيخ بحضور إي سي دينيسن قبطان سفينة بيدفورد، والوكيل المقيم، وبن كامل. مقابل رسالة (موقعة من ديكسون) تضمن فيها الحكومة البريطانية استقلالية الشيخ وعدم تدخلها في شؤون أهل الشارقة.

الاتفاقية

وافق الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني، (حاكم الشارقة 1924-1951)، على بناء محطة جوية للخطوط الجوية الإمبراطورية حيث سمح للطائرات البريطانية بالهبوط، بنى الشيخ الاستراحة وفقاً لخطط الشركة وفي موقع من اختيارها وذلك خارج حدود المدينة. وسمح للخطوط الجوية الإمبراطورية بإرسال اثنين من طاقمها من الجنسية الهندية للعيش في الاستراحة لخدمة الطائرات والركاب، بفضل الاتفاقية، استطاعت الشركة استيراد مواد مختلفة مثل الوقود وقطع غيار الطائرات والأغراض الضرورية للركاب بدون دفع ضرائب أو قيمة جمركية. كما وفر الشيخ الحماية اللازمة للطائرات والطاقم والركاب والموظفين. وتحمل المسؤولية الكاملة عن حماية الخدم وقاطني الاستراحة بقدر استطاعته، من الهجمات الخارجية.

وفي المقابل، تعهدت الحكومة البريطانية بدفع الضرائب والرسوم التالية للشيخ، أجر 25 حارساً براتب 20 روبية شهرياً. وحارسين رئيسيين براتب 40 روبية شهرياً. رسوم إيجار بيت الاستراحة 300 روبية شهرياً و 500 روبية للمطار. رسوم هبوط بمبلغ 5 روبية لكل طائرة ركاب، ولكن لا توجد رسوم لهبوط طائرات سلاح الجو الملكي البريطاني. تقاضى الشيخ مبلغ 300 روبية شهرياً للمسؤوليات التي يتكدها. ضمان الحكومة البريطانية استقلاله ولن تتدخل في شؤون أهل الشارقة. تواصل سفينة بريد تابعة لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بالشارقة على أساس أسبوعي.

"وافق الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني، على بناء محطة جوية للخطوط الجوية الإمبراطورية"

تشبييد المهبط والاستراحة

بنى الشيخ سلطان الإستراحة للمسافرين بمبالغ مدفوعة مسبقاً بدلاً من الإيجار من الخطوط الجوية الإمبراطورية إلى أن امتلك الشيخ الإستراحة، بوصول الكابتين ماكاي من سلاح المهندسين الملكي في 19 يوليو 1932، والذي كان مسؤولاً عن الإشراف على أعمال البناء بمساعدة العمال المحليين. جهز الشيخ ثلاث سفن خشبية محملة بأدوات البناء والحجر والأسمنت. وبحلول 26 يوليو 1932، كان الشيخ سلطان قد حصل على 20 قارباً محملاً بحجارة و 13 قارب آخر جاهز للإبحار من جزيرة طناب، ومع ذلك، كانت المهمة الأولى هي بناء مدرج هبوط، والذي اكتمل في سبتمبر عام 1932. تم إضافة الاتصالات اللاسلكية الضرورية لضمان أمن الرحلات، وتم تشغيلها أيضاً لأول هبوط لطائرة HP42.

تم استيراد معظم مواد البناء بما في ذلك الأخشاب والأسمنت والعوارض الفولاذية والحديد المموج عن طريق السفن حسب الحاجة والطلب. تم بناء الإستراحة في البداية على شكل مبنى محصن من طابق واحد حول فناء مركزي، مع برج مراقبة وفتحات دفاعية لإطلاق النار، وبوابتين فولاذيتين كبيرتين للدخول.

**"بنى الشيخ سلطان الإستراحة للمسافرين بمبالغ
مدفوعة مسبقاً بدلاً من الإيجار من الخطوط
الجوية الإمبراطورية"**



الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني، حاكم الشارقة، 1924-1951، مع طائرة HP42 هانو، 5 أكتوبر 1932
© مجموعة ماكاي، مجموعة سمو الحاكم الخاصة



وضع أسس استراحة المحطة، الشارقة، 1932
© مجموعة ماكاي، مجموعة سمو الحاكم الخاصة

"كان لإنشاء الخط الجوي آثار عديدة على الشارقة والمنطقة"

فوائد بعيدة المدى

كان لإنشاء الخط الجوي آثار عديدة على الشارقة والمنطقة، منها توفير العمل حيث اشتدت إليه الحاجة بعد زوال صيد اللؤلؤ، وطرق تواصل أسرع وفرصاً أكثر للتجارة. كما تم أيضاً استخدام الطائرات من قبل شركات التنقيب عن النفط والمسؤولين الحكوميين للتنقل ذهاباً وإياباً للخليج والسفر إلى الهند ومنها .

طرق طيران آمنة

تحتاج كل طرق الطيران ولأسباب السلامة بشكل عام للاتصالات لاسلكية ومحطات أرصاد جوية ومناطق مخصصة للهبوط الاضطراري، جهزت الشارقة الاتصالات اللاسلكية ومحطة أرصاد جوية. وفي بداية عام 1934، وقع حاكم دبي اتفاقية لمدة أربع أعوام لمنشآت التزود بالوقود ومرسى بحري للقوارب الطائرة التابعة لسلح الجو الملكي.

بحلول فبراير 1935، اتفقا الكابتن لوخ المقيم السياسي الجديد في البحرين وحاكم أبوظبي الشيخ شخبوط بن سلطان آل نهيان، على بناء مخزن للوقود وأرض للهبوط الاضطراري في صير بني ياس ومرسى في جزيرة أبوظبي، ومع ذلك كانت هناك حاجة أخرى على الجانب الآخر من جبال الحجر على الساحل الشرقي. تفاوض البريطانيون مع حاكم كلباء، الشيخ سعيد بن حمد القاسمي ووقعوا اتفاقية في أغسطس 1936 لتوفير مخزن للوقود ومهبط ومأوى وعوامات.

محطة الأرصاد الجوية

في عام 1934 تم إنشاء محطة أرصاد جوية في الشارقة لتكون أول مكتب أرصاد جوية في الإمارات العربية المتحدة وعمان وكانت تجمع سجلات الأرصاد الجوية في هذه المحطة حتى عام 1976. وفي عام 1977، تم نقل المكتب إلى مطار الشارقة الدولي الجديد حيث يتم تسجيل هذه البيانات المهمة إلى يومنا الحالي .

"جهزت الشارقة الاتصالات اللاسلكية ومحطة أرصاد جوية"

CONSTRUCTION OF THE LANDING STRIP AND REST HOUSE

Sheikh Sultan built the rest house for travellers with payments made in advance in lieu of rent due from Imperial Airways. The Ruler ultimately owned the rest house. Arriving on July 19th, 1932, plans were drawn by Captain Mackay of the Royal Engineer Corps, who would supervise the construction using local labour. Meanwhile, the Sheikh had already prepared three wooden ships loaded with construction tools, stone and cement. By July 26, 1932 Sheikh Sultan had organised a further 20 boats loaded with stone and 13 more ready to sail from the island of Tunb. The first task however was to construct a landing strip which was completed in September 1932. Radio communication, a necessity for safe flights, was also operational for the first HP42 landing. Most building materials including timber, cement, steel girders and corrugated iron were imported by ship as required. The rest house was initially built as a single storey, fortified building around a central courtyard with two watch towers with gun loops for defence. Access was and is still through two large steel gates.



Laying the foundations for the rest house at Al Mahatta, Sharjah, 1932
©Mackay Collection, His Highness Private Collection SM-NAC-1159

SAFE FLYING ROUTES

For safety reasons, all flying routes required radio communication, weather stations and emergency landing grounds. Sharjah provided radio communication and a weather station. In early 1934 the Ruler of Dubai signed an agreement for four years for refuelling facilities and a sea anchorage for RAF flying boats. By February 1935, Captain Loch, the new Political Resident in Bahrain gained agreement with the Ruler of Abu Dhabi, Sheikh Shakbut bin Sultan Al Nahyan to permit a fuel store and emergency landing ground on Sir Bani Yas and a landing ground on the island of Abu Dhabi. However, another was needed on the other side of the Hajar Mountains on the east coast. The British negotiated with the Sheikh of Kalba, Sheikh Saeed bin Hamid Al Qasimi and signed an agreement in August 1936 for the provision of a fuel store, landing strip, shelter and marker buoys.

WEATHER STATION

In 1934, a weather station was established at Sharjah to serve as the first meteorological office in the UAE and Oman. Weather records were collected here until 1976. In 1977 the Meteorological Office moved to the new Sharjah International Airport where the recording of this important data continues to the present day.

LONG TERM BENEFITS

The establishment of the air line route had several consequences for Sharjah and the region. It provided much needed employment after the demise of the pearling industry, faster communication links and opportunities for trade. Aircraft were used by oil exploration companies and government officials to move up and down the Gulf and travel to and from India.

July 1932: The Political Resident accompanied by Lieutenant Colonel H. R. P. Dickson the Political Agent in Kuwait, travels to Sharjah aboard HMS Bideford. On route the Political Resident dies of heart failure. Dickson continues to Sharjah after the funeral.

July 22, 1932: Lt. Col. Dickson succeeds in obtaining the Sheikh's signature in the presence of Captain E. C. Denison of HMS Bideford, the Residency Agent and Bin Kamel, in exchange for a letter (signed by Dickson) in which the British government guarantees the Sheikh's independence and that they will refrain from interfering with the affairs of the people of Sharjah.

THE AGREEMENT

Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi II, (Ruler of Sharjah 1924-1951), approved the construction of an air station for Imperial Airways where British aircraft were permitted to land. The Sheikh would build a rest house according to the company's plans in a place outside the town selected by the company. Imperial Airways was permitted to send two Indians to live and serve the aircraft and passengers. The company could import without excise and customs, items such as fuel, spare parts for aircraft and necessities for passengers. The Sheikh would provide protection to the aircraft, crew, passengers and employees as best he could from outside attacks and take full responsibility for his servants and town's folk.

In return for the above, the British Government undertook to pay the Sheikh the following levies and fees. Wages for 25 guards at 20 rupees per month and two head guards at 40 rupees per month. A monthly rent of 300 rupees for the rest house and 500 rupees for the airport. Landing fees of 5 rupees for every passenger aircraft, but no fees for RAF aircraft. The Sheikh to receive 300 rupees a month for the responsibilities undertaken. The British Government guaranteed his independence and would not interfere with the affairs of the people of Sharjah. A mail ship of the British India Steam Navigation Company would call in to Sharjah on a weekly basis.

"The establishment of the air line route had several consequences for Sharjah and the region"



Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi II, Ruler of Sharjah 1924-1951, with HP42 Hanno, 5 October 1932
©Mackay Collection, His Highness Private Collection
SM-NAC-4879

NEGOTIATING THE TRUCIAL COASTAL ROUTE

1930

Early 1930: The British Political Resident in the Gulf, Lieutenant Colonel Hugh Vincent Biscoe, approaches the Coastal Sheikhs to obtain permission for facilities required for an air route along the Arabian coast. Ras Al Khaimah is the preferred location for a flying boat anchorage, with a nearby flat area that would be suitable for a landing strip. The Sheikhs, however, are reluctant to allow access, citing opposition from their families.

May 1930: After refusing to discuss access, the Ruler of Ras Al Khaimah, Sheikh Sultan bin Salim Al Qasimi, was forced by the British to accept the anchorage of a fuel barge in the creek for use by RAF flying boats.

1931

November 1931: Lt. Col. Biscoe begins new negotiations accompanied by Lieutenant Commander B. W. Galpin who is authorised by the British Air Ministry to make a detailed survey for a civil air route initially for flying boats.

December 1931: The Political Resident again tries to persuade the ruler of Ras Al Khaimah to allow a landing strip but is refused. Biscoe then attempts to persuade the Ruler of Dubai, Sheikh Saeed bin Maktoum, to allow flying boats to land on Dubai creek, but is refused.

1932

February 1932: The Ruler of Sharjah, Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi II, sends a message to the Residency Agent based in Sharjah, offering to provide the necessary support for either seaplanes or land-based aircraft. Group Captain Welsh, a British Naval Officer, visits Sharjah but finds the creek unsuitable due to a sand bar, but notes two potential landing sites outside the town.

March 1932: Imperial Airways decides to use land-based aircraft for technical and economic reasons. Galpin surveys Sharjah, Dibba and Kalba for landing sites. Sharjah is the preferred location. After the Political Resident's visit to Sharjah, Sheikh Sultan anticipates approval of the facilities after discussions with his brothers.

April 1932: On the Political Resident's next visit to inspect the two potential landing strips Sheikh Sultan has been unable to gain his brothers' approval.

May 1932: The Political Resident visits Sharjah and holds long discussions with the Sheikh and his brothers. The Sheikh, coming under pressure from his family, Ras Al Khaimah and Dubai, now refuses permission for an airfield. Humaid bin Ali bin Kamil, a wealthy pearl merchant who has travelled abroad and visited Paris, sees the potential of the much-needed financial help that could come from hosting Imperial Airways along with requesting a weekly stop at Sharjah by the British India Steam Navigation Company mail boats. On this basis, the Sheikh is willing to negotiate with the British. The Political Resident Lt. Col. Biscoe threatens to proceed without permission and payment. The Sheikh yields, and Biscoe sends a message to the Indian government with the news. Fundamental to the agreement is that the rest house and aerodrome should be clear of the town.

June 1932: The Political Resident produces a draft agreement and visits Sharjah. The Sheikh is still under pressure from his brother and Dubai to refuse. The people of Dubai are concerned that their business will be adversely affected if the mail boat stops at Sharjah. Although signing the agreement is delayed, Sheikh Sultan bin Saqr allows an engineer to be sent to start collecting building materials.

IMPERIAL AIRWAYS LONDON TO INDIA 1932





Airline desks, Croydon, late 1920s. ©Historic Croydon Airport Trust N00118-17 SM-NAC-4828

BRITAIN AND THE GULF

Strategically placed, the Gulf had long been an essential link for the British with India, the most important colony of its empire. The safety of the oil fields in Persia and Iraq and the protection of Imperial Airways routes, their landing grounds and refuelling stations were considered essential for the security of India and Imperial interests, and so the Gulf again became strategically important to the British Government during the inter-war years.

For Britain, an air route provided a fast communication link to India, particularly for air mail. On the 1st of January 1927, the first sector (London to Basra) of a new civilian air mail flight to India began in a de Havilland 'Hercules' class and carried the Secretary of State for Air and his wife, Sir Samuel and Lady Hoare. It was the first time the Secretary of State for Air had flown!

"The Gulf had long been an essential link for the British with India"

AIR ROUTES THROUGH THE GULF

THE PERSIAN ROUTE

In 1928, an agreement for three years was made between Britain and Persia to allow a weekly flight in each direction along the Persian coast landing at Bushire, Lingeh and Jask. Eventually, after two extensions to the agreement an alternative northern route was offered via Tehran, but was considered impractical by Imperial Airways. The route was longer and required crossing a high mountain range.

THE ARABIAN ROUTE

Aware that the Persians were unlikely to renew the agreement, the British Government urgently needed an alternative route along the Arabian coast. In March 1929 the British Royal Air Force (RAF) No. 203 Flying Boat Squadron was deployed to Basra to survey the Gulf to select landing grounds and refuelling stations for Imperial Airways and fuel stores, wireless telegraphy stations and flying boat anchorages for the RAF.



Group Captain Welsh identified two possible landing grounds preferring the more southern site. ©Mackay Collection, His Highness Private Collection SM-NAC-1153

IMPERIAL AIRWAYS

EXTRACT FROM THE EMPIRE TIMETABLE WINTER 1932

SINGLE FARES

LONDON - FRANCE, ITALY, GREECE, PALESTINE, IRAQ, THE GULF AND INDIA

Quoted in £ sterling and inclusive of all accommodation, meals and tips en route. As these fares include a proportion of expenditure in foreign currency they are liable to fluctuation without notice in accordance with the prevailing exchange rates. Return fares are double the single fares less 10 percent of the total.

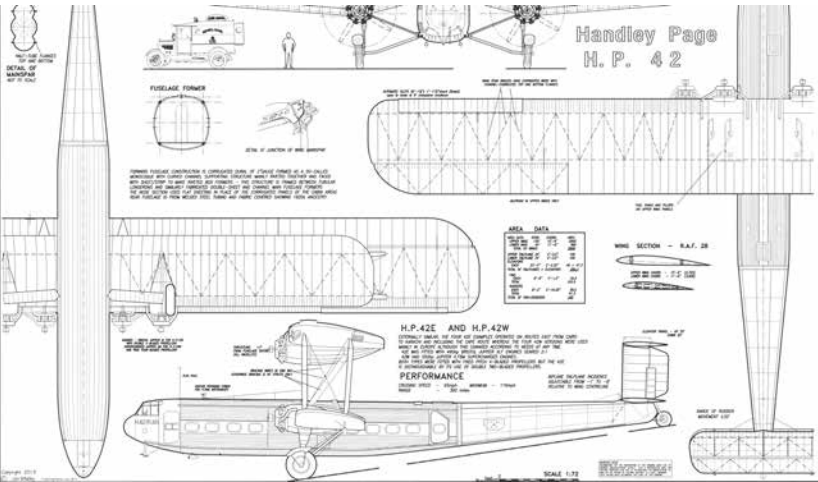
ATHENS	30	27	12						
CASTELROSSO	40	40	24	12					
GALILEE	47	47	34	24	12				
BAGHDAD	62	62	48	36	24	20			
BASRA	67	67	53	41	29	25	6		
BAHREIN	78	78	64	52	40	36	17	12	
SHARJAH	84	84	70	58	46	42	23	18	6
GWADAR	90	90	76	64	52	48	29	24	12
KARACHI	95	95	81	69	57	53	34	29	17
	ATHENS	CASTELROSSO	GALILEE	BAGHDAD	BASRA	BAHREIN	SHARJAH	GWADAR	KARACHI

7 DAYS LONDON TO KARACHI

THE HANDLEY PAGE HP42

Imperial Airways worked closely with aircraft manufacturers to develop safe, reliable and comfortable airliners. The HP42, in service from 1931, was the result of a specification from Imperial Airways for a four-engine, long range, luxury passenger airliner. The world's largest bi-plane airliner ever built, it was also one of the safest, having an untarnished safety record in commercial service. Of the eight HP42s built, there were two configurations. The four HP42Ws used on the western European routes had more passenger seats than the HP42E used on the eastern route, which had more space for mail. By the time World War 2 began, the HP42s had flown 2.2 million miles.

"The world's largest bi-plane airliner ever built"



HP42 drawings © Len Walley
SM-NAC-4850

WHY AIR TRAVEL?

After the end of World War One, Britain and other colonial European powers realised the importance of aviation as a means of transportation and for maintaining their colonial links around the world. This was enabled through improved aircraft design, engine power and safety, radio developments that allowed speech communication and better aerial navigation and the establishment of international air regulations.

Following the Versailles Peace Treaty of 1919, the first international aerial navigation treaty, a Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation, came into force on July 11th 1922. It set out a comprehensive schedule of aviation laws to regulate commercial aviation.

With governments encouraging air travel, passenger numbers rapidly increased during the 1930s. In Sharjah in 1937, the rest house had to be extended with the addition of a second courtyard for more staff accommodation.

By July 1937, Imperial Airways HP42E G-AAXC, Heracles had completed one million miles, flown 10,200 hours and carried some 80,000 passengers.

CROYDON - THE FIRST PURPOSE-BUILT AIRPORT

On March 29th, 1920, Croydon Airport, located in southeast London, became the first purpose-built airport in the world. It was designed for the arrivals and departures of passengers and cargo and provided official customs clearance services. The first through service to India began on March 30th, 1929. Due to the limitations of aircraft at that time, this journey entailed frequent refuelling stops.

"It was designed for the arrivals and departures of passengers and cargo"



Airport departure lounge, Croydon, late 1920s. ©Historic Croydon Airport Trust N00118-15 SM-NAC-4826

IMPERIAL AIRWAYS LTD (IAL)

In the face of competition by heavily subsidised European airlines, Imperial Airways Ltd, a state-assisted, private company was formed on 31 March 1924 through the merger of four companies: Daimler Airway, formerly Aircraft Transport and Travel (A, T&T) Ltd, Handley Page Transport Ltd, Instone Air Line and British Marine Navigation Company. Based at the London Terminal Aerodrome, Croydon, its first service was flown on April 26th, 1924 to Le Bourget, Paris. Tasked by the British government with developing 'Imperial Air Routes,' Imperial Airways established the world's longest air route from London Croydon to Brisbane, Australia in 1934.

SHARJAH – AN AIR STATION LINKING EAST AND WEST

Sharjah Air Station, a refuelling stop and overnight rest house referred to locally as Al Mahatta, (the station), was the first civilian air field in what was known to the British as the Trucial States. Built between 1932 and 1933, it was used by Imperial Airways to connect Britain to India and Australia. The station played a prominent role as a link between the east and the west. The first landing at Al Mahatta was on the 5th of October 1932.

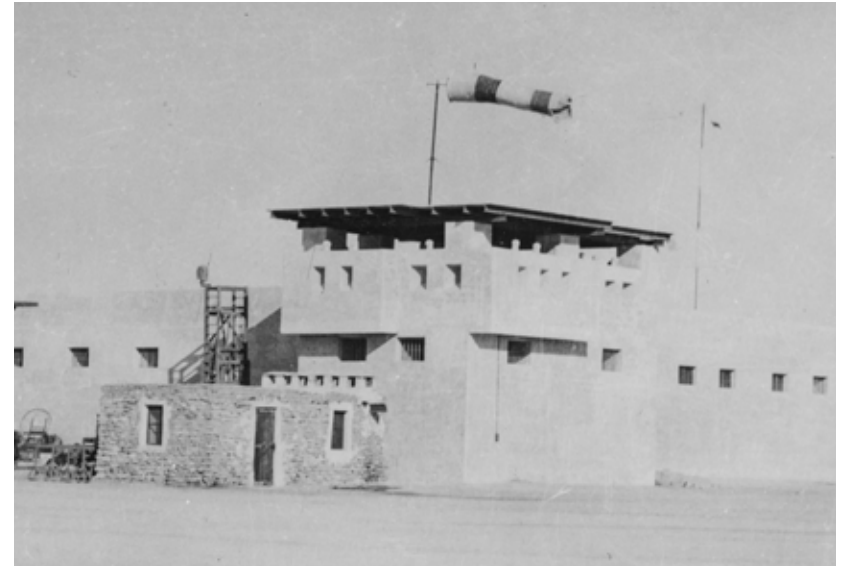
THE FIRST LANDING

At 4 pm on the 5th of October 1932, the HP42 Hanno landed on its return flight to Britain from Karachi, India, carrying four passengers, crew and spare parts.

The initial accommodation was in tents as the rest house was under construction.

The arrival of this huge bi-plane caused some excitement and was visited by Sheikh Sultan bin Saqr Al Qasimi II, his brothers and a crowd of Sharjah residents. Captain Horsey, the pilot, reported that he "had an excellent flight and had faced no difficulty in landing". Wireless communications, installed by Captain Mackay, had worked perfectly.

"Sharjah Air Station, a refuelling stop and overnight rest house referred to locally as Al Mahatta"



The rest house, Al Mahatta, Sharjah, 1933, Wing Commander H. G. L. Allsop Collection © John Allsop SM-NAC-5129



HP42 Hanno arriving at Sharjah, 5 October 1932, © Mackay Collection, His Highness Private Collection SM-NAC-1187

SHARJAH AIR STATION
THE FIRST LANDING

90
عاماً
years ago

محطة الشارقة الجوية
أول هبوط قبل

SHARJAH AIR STATION
THE FIRST LANDING

90

عاماً
years ago

محطة الشارقة الجوية
أول هبوط قبل

