

الطيران المدني في مصر

دراسة في تاريخ مؤسسة مصر للطيران

(١٩٣٢ - ١٩٥٦)

د. عبد اللطيف محمد الصبّاغ

مقدمة

يعد الطيران المدني أكبر طفرة حدثت في وسائل المواصلات عبر التاريخ ، وقد بدأ الطيران في العالم بعد نجاح الأخوين رايت في الصعود بأول طائرة في السماء لبضع دقائق والهبوط بسلام عام ١٩٠٣. ووثب الطيران وثبات كبيرة فتكونت شركات الطيران في العالم، ولكن تأخر دخوله عالمنا العربي إلى مطلع العقد الرابع من القرن العشرين.

وقد تأسست في مصر ثلاث شركات للطيران، الأولى شركة مصر للطيران إحدى مؤسسات بنك مصر، التي حملت لواء النقل الجوي ونشر ثقافة الطيران وتعليمه في مصر والمنطقة كلها، منذ عام ١٩٣٢ وحققت نجاحاً كبيراً. والثانية شركة الخطوط المصرية للطيران الدولي [سعيدة] التي تأسست عام ١٩٤٨ للعمل على الخطوط الدولية، ولكنها لم تستمر أكثر من أربعة أعوام، نظراً لأن رأسمالها كان مشتركاً بين بعض الأمراء وشركة فيات الإيطالية، فكان طبيعياً تصفيتها مع انتهاء عصر الملكية. أما الثالثة فهي الشركة المصرية الهندسية للطيران التي تأسست على يد مجموعة من رجال الأعمال، غير أنها لم تتحمل المنافسة وتم تصفيتها في أواخر عام ١٩٥٣، لذا فالتأريخ للطيران المدني في مصر تأريخ لشركة مصر للطيران.

وتبدأ الدراسة بعام ١٩٣٢ الذي تأسست فيه أول شركة طيران مصرية. وتتوقف الدراسة عند عام ١٩٥٦، عندما وصل نصيب الحكومة في رأسمال شركة مصر للطيران (شركة الطيران الوحيدة في مصر آنذاك) إلى ٥١% فتمكنت دفعة أمور الشركة، لتدخل بها الحكومة ما يعرف اصطلاحاً بعصر الاقتصاد الموجه (١٩٥٧ - ١٩٦١) تمهيداً للتأميم في يوليو عام ١٩٦١م. ولنقتصر في دراستنا هذه على الطيران المدني في عصر الاقتصاد الحر.

واعتمدت الدراسة التي بين أيدينا على المصادر الأصلية المحفوظة بدار الوثائق القومية بالقاهرة، والممثلة في وثائق مصلحة الشركات، ومنها بالطبع شركات الطيران، وقرارات مجلس الوزراء، وبعض وثائق وزارة الخارجية المتعلقة بالموضوع، والدوريات المعاصرة للأحداث المتخصصة منها والعامة، وقد حاول الباحث الحصول من شركة مصر للطيران على بعض الوثائق دون جدوى.

وخضعت الدراسة للمنهج الموضوعي التحليلي، وقد يستغرق الباحث في التفاصيل أحياناً، لتعويض النقص في المكتبة العربية لمثل هذه الموضوعات. ولتحقيق الهدف جاءت الدراسة في تمهيد وستة فصول؛ يوضح التمهيد تطور فكرة الطيران في مصر قبل إنشاء أول شركاتها، ويلقي الضوء على إشكالية تأخر دخول مصر عالم الطيران المدني والحربي أيضاً، وتحديد مدى مسؤولية الحكومة في هذه الإشكالية، ثم الجهود الأهلية للنهوض بالطيران.

ويدير الفصل الأول حول مراحل تطور شركات الطيران، وقسمت الدراسة في هذا الفصل إلى أربعة مراحل بدأت بمرحلة البناء [١٩٣٢ - ١٩٣٩] ومرحلة الاستيلاء والتمصير [١٩٤٠ - ١٩٤٧]

والمرحلتان تخصان مصر للطيران. ثم مرحلة المنافسة [١٩٤٨ - ١٩٥٢] التي شهدت مولد شركتين جديدتين إلى جانب مصر للطيران. وأخيراً الشركات في ظل حكومة الثورة [١٩٥٢ - ١٩٥٦] وكيف استقرت مصر للطيران وحدها في الميدان مرة أخرى.

ويختص الفصل الثاني بنشر ثقافة الطيران في مصر، إذ وقع على مصر للطيران عبء تمهيد المجتمع المصري لتقبل فكرة ركوب الطائرة قبل فتح أية خطوط، ويتناول الفصل وسائل الشركات لنشر ثقافة الطيران، وأثر المهرجانات المحلية والدولية على أرض مصر، ودور أندية الطيران في نشر ثقافته وتعليمه علماً وعملاً، إضافة إلى نشر الطيران الشراعي.

ويناقش الفصل الثالث قضية تعليم الطيران في مصر من خلال ثلاثة محاور، المحور الأول: مؤسسات تعليم الطيران في مصر، ويشمل دور مدارس مصر للطيران في القاهرة والإسكندرية وبور سعيد في الفترة من [١٩٣٢ - ١٩٤١] ثم معهد مصر للطيران والهندسة والمؤسسات الأخرى. ويقدم المحور الثاني تفصيلاً لكيفية إعداد العنصر الفني، وأنواع شهادات الطيران والهندسة واللاسلكي. أما المحور الثالث فيلقي الضوء على العرب والأجانب في مدارس الطيران المصرية.

ويبرز الفصل الرابع نشاط شركات الطيران من خلال عنصرين أساسيين، يختص العنصر الأول بالنقل التجاري المنتظم من خلال شبكة الخطوط الداخلية والخارجية، وأرقام الركاب والبضائع المنقولة والبريد، ومقارنة هذه الأرقام والبيانات من مرحلة إلى أخرى، لنتبين أفضل الظروف لشركات الطيران. أما العنصر الثاني فهو عن خدمات النقل غير المنتظمة التي تقدمها الشركات للمجتمع في جميع المجالات، السياحية والزراعية والصناعية والسياحة الدينية.

ويكشف الفصل الخامس النقاب عن علاقة الحكومة بشركات الطيران، بداية من الضوابط التي وضعتها الحكومة في الترخيص الذي منحته للشركات، ويناقش الفصل هذه العلاقة من عدة زوايا أولها وأهمها الإعانة، وينطلق الباحث في دراسة الإعانة من خلال فرضيتين، تقول الأولى: لولا الإعانة لأغلقت الشركات أبوابها بعد سنوات قليلة. وترى الفرضية الثانية: أن تذبذب الإعانة كان وراء تدهور شركات الطيران في كثير من الفترات. أما الزاوية الثانية فتتناول دعم الحكومة لتعليم الطيران. وتميط الزاوية الثالثة اللثام عن أعباء البنية الأساسية من مطارات وتجهيزات تحملتها الحكومة لخدمة شركات الطيران. وتطرق الزاوية الرابعة للمصالح المتبادلة بين الشركات والحكومة. وتبين الزاوية الأخيرة موقف الحكومة من رأسمال الشركات.

ويعالج الفصل الأخير قضية المرأة والطيران، من خلال لمحة سريعة لما حققته المرأة في قضية تعليمها وخروجها للعمل، وموقفها من الطيران باعتباره ميداناً جديداً اختص الرجل نفسه به، فهل سلمت له المرأة بذلك ؟ ويطرح الباحث من خلال هذا الفصل فرضيتين، تقول الأولى: إن المرأة دخلت ميدان الطيران من قبيل التحدي لا إيماناً به. وتذهب الفرضية الثانية إلى أن المرأة تعلمت الطيران تقليداً لنظيرتها في الغرب فإلى أي مدى تثبت الدراسة صحة أو خطأ أي من الفرضيتين، وتدور دراسة هذا الفصل في أربعة محاور عن رائدات فن الطيران في مصر، والأجنبيات والعربيات في مدارس الطيران المصرية، ثم دور المرأة في تدريس فن الطيران، وأخيراً الضيافة وخدمة الركاب. ويأتي الحصاد بالنتائج التي توصلت إليها الدراسة.

والله ولي التوفيق

عبد اللطيف محمد الصبّاغ

تمهيد

يقول مستر وليم لونج مراقب عام الطيران المدني بوزارة المواصلات في ديباجة مذكرته بخصوص إنشاء شركة طيران في مصر: "لا شك أن سعادة البلاد تتوقف على طرق مواصلاتها داخلية وخارجية، وقد قامت الأنهار والطرق والسكك الحديدية والبحار بدور عظيم ... وظهر في عالم الوجود الآن عنصر جديد في المواصلات، يثب كل يوم وثبات واسعة إلى الأمام، ألا وهو الهواء، فستقوم المواصلات الجوية بدور كبير في تقدم البلاد من الوجهة التجارية والاقتصادية.^(١)

ومنذ فجر التاريخ والإنسان يتطلع بناظره إلى السماء، يلاحظ حركة الطير ويراقبها. ويعد الفنان ليوناردو دافنشي Leonardo Da Vinci [١٤٥٢ - ١٥١٩] أول من درس حركة الطير بدقة، ودون في مذكراته كثيراً من البيانات والرسومات لحركة الطير، والمميزات التي وهبها له الخالق،

(١) وثائق

والقوانين التي يطير بمقتضاها، وربط بينها وبين إمكانية صناعة طائرة تسبح في الفضاء، وتحمل على متنها إنسان، وحاول دافنشي الطيران، فصنع آلة ذات أجنحة، لكنه عجز عن إيجاد قوة محرّكة للأجنحة.^(٢)

وظلت محاولات الطيران تمثل حلمًا بعيد المنال حتى اكتشف هنري كافندش في عام ١٧٦٦ أن غاز الهيدروجين أخف من الهواء، وتوالت جهود الباحثين لاستخدامه في الطيران. كما نجحت فكرة أول منطاد يعمل بالهواء الساخن في عام ١٧٨٣ لمسافة قصيرة. وفي العام التالي طار أول منطاد بغاز الهيدروجين لمسافة خمسة وعشرين ميلاً في ساعتين ونصف، ثم أُضيف للمنطاد محرك في عام ١٨٥٢ من إنشاء الفرنسي هنري جيفار. وبعد جهود مضنية للأخوة رايت بألمانيا في دراسة ميكانيكا الطيران، أدركوا أهمية الروافع الدفة في الاتزان الجانبي للطائرة. وفي ١٧ ديسمبر ١٩٠٣ نجح أورفيل رايت في الصعود بطائرة إلى السماء لمدة اثنتي عشرة ثانية، ثم الهبوط إلى الأرض سالمًا، وسرعان ما انتشر الطيران في العالم.^(٣)

معرفة مصر بالطيران

بعد نجاح الأخوة رايت توالت أخبار الطيران في الغرب وتعددت شركاته. ووقف الشرق مستمعاً لهذه الأنباء إلى أن جاء عام ١٩١٠، حينما تنبه الأمير أحمد فؤاد إلى أهمية الطيران وإلى موقع مصر المتميز، فعقد العزم على إقامة مهرجان للطيران في سماء مصر الصافية^(٤) ليستمتع أبناء مصر برؤية الطائرات لأول مرة في سماء بلادهم، وينعم ضيوف مصر بجوها، وهذا لا شك نوع جديد من الدعاية السياحية لمصر. وقد ساعدت مصر بموقعها المتميز على نجاح المهرجان، حيث وضعها موقعها المتميز في مركز ربط بين دول العالم، وبخاصة لرحلات الطيران، كما أن الظواهر الجيومورفولوجية والمناخية شجعت الطيران في أجواء مصر، إذ تقل بها سلاسل الجبال،

(٢) حسن صبحي، التاريخ الأوروبي الحديث، ج١ (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٨٣) ص ص ٧٣،

(٣) مجلة مدرسة مصر للطيران، يوليو ١٩٤١، ص ١٢

(٤) كمال نجيب، قصة الطيران في مصر، عصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ص ٦٠، ٦١

وقلما يتغير جوها تغيراً حاداً، أو أن تحول الظواهر الجوية من سحب وضباب دون وضوح الرؤية، فجوها معتدل على مدار العام.^(٥)

دعا الأمير أحمد فؤاد رواد الطيران في العالم للتباري بطائراتهم في سماء مصر، لمدة أسبوع من ٦ - ١٣ فبراير ١٩١٠، وقد شارك في السباق اثنا عشر طياراً، أكثرهم من فرنسا، ومعهم ثماني عشرة طائرة طراز أنطوانيت ولبيرون وفوازان وكريتس وفارمان وجراد.^(٦) وقدمت الصحف المصرية لقرائها وصفاً للطائرات، يحمل في ألفاظه الفجوة الحضارية، تقول فيها على سبيل المثال " إنها أشبه بالطيور ولكل منها جسم صغير بحجم الآلة المحركة، ومكان يجلس فيه الطيار، ولها عارضان [جناحان] وذيل أشبه بجناحي وذيل الطائر، وهيكل الطائرة مصنوع من خشب السنوبر الأبيض، أما الذيل والجناحان فيكسوهما قماش الموسلين، ترتكز على أربع عجلات ... وتكلفة المحرك كبيرة، وفي فرنسا اثنا عشر مصنعاً للطائرات، وبها مدرسة لتعليم الطيران"^(٧)

أعدت مصر مطاراً خاصاً في صحراء هليوبوليس بطول خمسة كيلو مترات لاستقبال الجمهور وإجراء المسابقات، وأنشئت هناجر لطائرات الضيوف، وأماكن تسع عشرة آلاف متفرج. وتراوح أسعار الدخول بين عشرة قروش ومائة قرش، أما الأماكن الخاصة واللوجات فكانت بأسعار عالية. وخُصصت أماكن للسيدات، وتمتع العسكريون والأطفال بخصم ٥٠%. وتشجيعاً للجمهور داخل القاهرة سُيِّرت عربات ترامواي من مختلف أنحاء القاهرة إلى هليوبوليس، وتسهيلاً على جمهور الأقاليم خفضت هيئة السكة الحديد أسعار السفر لحاملي تذاكر المهرجان، وزودت عدد القطارات بين الإسكندرية والقاهرة.^(٨) وقد شهد المهرجان إقبالاً شديداً فحضر أضعاف الأماكن المجهزة لاستقبال الجمهور.^(٩)

(٥) المقطم، ١٧ يوليو ١٩٣١، ص ١

(٦) مصر، ٧ فبراير ١٩١٠، ص ١

(٧) المقطم، ١٠ فبراير ١٩١٠، ص ٣

(٨) المؤيد، ٨ فبراير ١٩١٠، ص ٣

(٩) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٦١

وحضر المهرجان لفيف من الأمراء ورجال السياسة والاقتصاد، وعلى رأسهم الخديوي عباس حلمي والسير جورست المعتمد البريطاني وقرينته، وبعد انتهاء مسابقات اليوم الأول تفقد الخديوي والمعتمد البريطاني هناجر الطائرات وصافحا الطيارين.^(١٠) وأجريت عدة مسابقات بجوائز؛ المسابقة الأولى الطيران لمسافات طويلة، وفاز بها ميترو Metro الذي قطع مسافة خمسة وثمانين كيلو متراً، وفاز بخمسين ألف فرنك تبرع بها البارون إميان. ومسابقة الارتفاع في الجو، وفاز بها روجيه Rouge الذي ارتفع لمسافة ٢٢٥ متراً، وجائزته خمسون ألف فرنك. أما مسابقة السرعة ففاز بها الفرنسي لوي لون Lois Lone الذي حطم الرقم القياسي العالمي، فقطع خمسة كيلو مترات في أربع دقائق وثنائيتين. وحُصت جائزة مصر لأطول مسافة على مدار الأسبوع، وفاز بها روجيه، وقدرها خمسة وعشرون ألف فرنك.^(١١)

وفي غمرة الحماس أنشئ في مصر أول ناد للطيران، بهدف تشجيع الطيران، وبث الدعاية له، غير أن الشقة كانت بعدة جداً بين مصر وعالم الطيران، فلم يستطع النادي أن يفعل شيئاً في سبيل تحقيق الغرض من إنشائه، فأغلق أبوابه ونامت الفكرة لمدة عشرين عاماً.^(١٢)

وبانتهاء فاعليات المهرجان انقطعت علاقة مصر بالطيران لأكثر من خمسة عشر عاماً، اللهم إلا في مرور بعض المغامرين على متن طائراتهم في سماء مصر؛ ففي يناير ١٩١٣ وصل إلى القاهرة الطيار الفرنسي فيد رين Fed Rene بعد أن استغرقت رحلته بين باريس والقاهرة أسبوعاً كاملاً، هبط خلاله عدة مرات في الطريق، والتف حوله جمهور الحاضرين مُرحباً.^(١٣) وظل الطيران في مصر مجرد فكرة تطوف برؤوس بعض المفكرين، يزيها بين الحين والآخر ما يصل من أخبار الطيران في الغرب، وانتشار شركاته ومعاهد تعليمه، عبر الصحف والمجلات، ومشاهدة الطائرات التي تمر بسماء مصر.^(١٤)

(١٠) مصر، ٧ فبراير ١٩١٠، ص ٣

(١١) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٦١

(١٢) المؤيد، ١٠ فبراير ١٩١٠، ص ١

(١٣) عصر الطيران، عدد ٤٩، يوليو ١٩٦٠، ص ٤٠

(١٤) المصدر نفسه، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ١٩

وتعلق بعض الأثرياء في مصر بالطيران، فذهب الشاب المصري عبد الرحيم مصطفى إلى فرنسا وتعلم الطيران، وأراد أن يعود إلى مصر طائراً، لكن قيام الحرب العالمية الأولى حال دون ذلك. وإبان هذه الحرب تعلم الأمير عباس حليم الطيران في ألمانيا. وفي أعقاب الحرب تعلم حسن أنيس الطيران، وحاول أن يحضر إلى مصر بطائرته في عام ١٩٢٥، لكن السلطات البريطانية في مصر لم تسمح له بالهبوط، فعاد بحراً تاركاً طائرته في كريت.^(١٥) كما تعلم كمال علوي الطيران في فرنسا، وعاد إلى مصر عام ١٩٢٧، وبعد تعذر الحصول على تصريح بدخول الأراضي المصرية بطائرته الخاصة قام بشحنها إلى الإسكندرية.^(١٦)

قضية دخول مصر عصر الطيران

مع بداية عام ١٩٢٠ تولت الحكومة الإشراف على المطارات التي أنشئت إبان الحرب العالمية الأولى، وفي شهر مارس من العام نفسه صدر أول قانون يتعلق بالطيران المدني في مصر، ينص على أن استعمال المطارات في مصر يخضع لإشراف الحكومة.^(١٧) وأخذت الطلبات تنهال على الحكومة من الطيارين الأجانب، للتصريح لهم بالطيران في الأجواء المصرية والهبوط بأرضها، إما للزيارة أو التزود بالوقود أثناء المرور بها.^(١٨) وكذلك طلبات من شركات النقل الجوي للترخيص لها بإدارة خطوط جوية منتظمة فوق الأراضي المصرية، بهدف نقل الركاب والبضائع والبريد. وأصبح لا مناص من دخول مصر هذا المضمار والمساهمة فيه، فقررت في خطوة أولية الاستعانة بخبير أجنبي لإرشاد أولي الأمر إلى الطرق المثلى الواجب اتباعها.^(١٩)

(١٥) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٦٢

(١٦) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥٠

(١٧) عصر الطيران، عدد ٢٠، إبريل ١٩٥٧، ص ١١

(١٨) لم تشارك مصر في معاهدة الملاحة الجوية عام ١٩١٩، وعلى ذلك كان على من يرغب في الهبوط بأرض مصر وأجوائها أن يقدم طلباً عن طريق السلك الدبلوماسي إلى وزارة المواصلات، غير أن دار المندوب السامي البريطاني قدمت طلباً لوزارة المواصلات بمنح طيارها العاملين في الشرق الأوسط تصريحاً مؤقتاً لمدة ستة أشهر يدخلون بمقتضاها إلى الأجواء المصرية. ووافقت وزارة المواصلات على أن يكون هذا التصريح لاغياً بانتهاء عمل حامله في المنطقة أو بنهاية الستة أشهر. المقطم، ٢٥ أغسطس ١٩٣٢، ص ٥

(١٩) محمد رشدي، الطيران في مصر بين الماضي والمستقبل، الطيران، عدد مايو ١٩٤٥، ص ٥

استعانت الحكومة المصرية في عام ١٩٢٢ بأحد ضباط سلاح الطيران الملكي البريطاني المتقاعدين، مستشاراً لها في شؤون الطيران المدني، وألحقته بوزارة المواصلات.^(٢٠) وعهدت إليه بدراسة الموضوع وإنشاء مطارات، نظراً لعدم صلاحية المطارات التي تسلمتها من بريطانيا بعد الحرب، وذلك بدلاً من إنزال الطائرات في المطارات الحربية التابعة للقوات البريطانية، حيث يذهب إليها موظفو الجمرک والجوازات والصحة، لإجراء التخليص اللازم على تلك الطائرات، وهي مسألة غير لائقة. وفي عام ١٩٢٥ انتهى المستشار من وضع توصياته بإنشاء مطارين، أحدهما في ألماتة والآخر في الدخيلة بالإسكندرية، وبدأت السلطات المصرية في تنفيذ المطارين المذكورين في أوائل عام ١٩٣٠ م.^(٢١) وقبل إتمام المطارين أعدت الحكومة مهبطاً في الدخيلة، وألزمت الطائرات بالهبوط فيه بدلاً من الهبوط في السلوم ومطروح، حيث لوحظ أن هبوط الطائرات في المطارين الأخيرين يتسبب في تهريب البضائع دون رسوم جمركية.^(٢٢)

وكانت عملية إنشاء المطارات المدنية في مصر ضرورة حيوية حتمتها ظروف العصر وكذا موقع مصر، ففي عام ١٩٢٦ رخصت وزارة عدلي يكن لشركة المواصلات البريطانية بتنظيم خط جوي بين مصر وكل من فلسطين والعراق والهند. وفي عام ١٩٢٩ رخصت الوزارة المحمدية للشركة نفسها بتنظيم خط جوي آخر بين الإسكندرية وأوروبا لطائرات مائية. وفي أواخر العام ذاته طلبت الشركة المذكورة من الوزارة العدلية الترخيص لها بخط ثالث يمر بالإسكندرية.^(٢٣)

وعندما هاجمت مجلة السياسة الوزارة أوضح توفيق دوس وزير المواصلات أنه تم إعداد مشروع ترخيص واحد شامل، وأوضح أنه لا يترتب عليه مطلقاً أي امتياز خاص للشركة البريطانية،

(٢٠) أنشئت وزارة المواصلات بموجب القانون رقم ٧ لسنة ١٩١٩، الذي وضع تحت إشرافها عدة مصالح، وكانت المناصب الفنية فيها وفقاً على الأجانب، فكان عددهم بهذه الوزارة عام ١٩٢٣ [٧١٩] موظفاً، ثم تقلص تدريجياً حتى وصل في عام ١٩٣١ [١٢٢] موظفاً، نتيجة إحلال المصريين محل الأجانب، المقطم، يوليو ١٩٣٢، ص ١

(٢١) محمد رشدي، مرجع سابق، ص ٥

(٢٢) المقطم، ٢٢ أغسطس ١٩٣٢، ص ٤

(٢٣) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٧٣

كما بين أن تنظيم الخطوط الجوية يعود على البلاد بفوائد اقتصادية وتجارية جمة، وأن رفض مصر لمثل هذه المشروعات يجعلها تعيش في عزلة تامة.^(٢٤)

ورأت الحكومة أن الاعتماد على خبير طيران واحد لا يفي بالتزامات الطيران المدني، فقررت في عام ١٩٢٧ إنشاء مصلحة للطيران، وإلحاقها على وزارة المواصلات، لمراقبة أعمال الشركات الأجنبية التي تم الترخيص لها بتنظيم خطوط جوية في البلاد.^(٢٥) وإرسال البعثات التعليمية إلى الخارج، حتى يتوفر للمصلحة الموظفون الأكفاء. كما قامت المصلحة بإبرام الاتفاقيات مع الدول الأخرى والمنظمات. ومنحت المصلحة التصاريح للطائرات الأجنبية باستعمال المطارات والأجواء المصرية. واتخذت التدابير اللازمة لمعاقبة الطائرات والطارين المخالفين، وأصدرت التصاريح المؤقتة للطائرات ومد أجل الشهادات.^(٢٦)

وأرسلت الوزارة ثلاث بعثات إلى إنجلترا لتعلم الطيران في الفترة من ١٩٢٧ - ١٩٢٩ م.^(٢٧) وقام الموظفون المصريون بعد عودتهم من الخارج بوضع الأنظمة الخاصة بمصلحة الطيران والمطارات الملحقة بها، واللوائح المتعلقة بمراقبة الطيران في مصر، ومراقبة الشركات الأجنبية التي تمر فوق الأراضي المصرية، كما وضعوا قانوناً شاملاً للطيران المدني وطرق مراقبته. لكن حتى عام ١٩٣١ لم تكن السلطات المصرية قد خطت خطوة عملية لإنشاء شركة طيران، واقتصر جهدها على التمهيد للطائرات الأجنبية بالطيران في سماء مصر والهبوط في مطاراتها.^(٢٨)

(٢٤) المقطم، ٤ أغسطس ١٩٣١، ص ٥

(٢٥) استأثرت شركة المواصلات الجوية الإمبراطورية بخطوط الركاب والبضائع، فكان لها خطأ يمر بالقاهرة إلى فلسطين والعراق وبلاد فارس والهند، وخط ثان إلى السودان وأوغندا وكينيا وروديسيا والترنسفال والكاب. وخط ثالث من الإسكندرية إلى كريت واليونان وإيطاليا. أما الشركة الملكية الهولندية فلها خط يربط أمستردام ببتافيا عبر الأراضي المصرية. المصدر نفسه، ٢ يوليو ١٩٣٢، ص ١

(٢٦) الطيران، عدد أكتوبر ١٩٤٥، ص ٨

(٢٧) المقطم، ٢ يوليو ١٩٣٢، ص ١

(٢٨) محمد رشدي، مرجع سابق، ص ٢٧

اختارت مصلحة الطيران المدني أعضاء البعثات الموفدة إلى أوروبا لتعلم ميكانيكا الطيران وفنه من بين موظفي الدولة من دارسي الهندسة، بعد إجراء اختبار اللياقة والكشف الطبي، على أن يكون المبعوث محباً للطيران، وأوفدتهم إلى دول أوروبا ولا سيما ألمانيا وإنجلترا. وكان من بين هؤلاء الطلاب على سبيل المثال صلاح الدين أباطه الموظف بمصلحة الطلّيمات، الذي سافر إلى إنجلترا وحصل على شهادة الطيران الخصوصي، ثم التحق بمدرسة الطائرات المائية، وحصل على شهادة ميكانيكا الطيران [حرف ج] وهي خاصة بالمحركات.^(٢٩) ولحق به كل من أحمد الكرداني ومحمد رشدي ومصطفى رياض، ليتعلموا هندسة الطيران، فحصل الأول على الدكتوراة وعاد فعين بالمهندسخانة، بينما تولى الثاني إدارة مطار ألماتة بعد إنشائه، فكان أول فني مصري يعمل في مصلحة الطيران، كما سافر محمد صدقي إلى ألمانيا، تاركاً عمله في بنك مصر، ولحق به محمد علوي الجابري.^(٣٠)

اكتفت الحكومة المصرية في العشرينيات من أمر الطيران بتجهيز بعض المطارات وإرسال البعثات، ولم تتخذ خطوات إيجابية لكي يكون لمصر طيران مدني أو حربي، الأمر الذي جعل بعض الصحف تبدي تخوفها من نيات بريطانيا التي حاولت استغلال موقع مصر المتميز في إنشاء خطوط جوية خاصة بها، وخوفاً من تكرار مأساة قناة السويس فيصبح موقع مصر المتميز وبالأعلى عليها. ورداً على ذلك رأت صحيفة البلاغ أن السبيل الوحيد لدفع هذا الخطر هو اقتحام ذلك المجال؛ فيكون لمصر طائرات ومن أبنائها طيارون، ويكون لها خطوط طيران تزامم الخطوط الأجنبية.^(٣١) وإذا كان الطيران المدني يحتاج إلى مؤسسة مدنية تنهض به، فلماذا تأخر مولد القوة الجوية الحربية في مصر؟ وهل للسلطات البريطانية دخل في هذه الإشكالية؟

احتفظت بريطانيا في مصر بقوة جوية، يدعمها مصنع في أبي قير لإنتاج طائرات التدريب الأولى من طراز D.H.G.A. التي يتدرب عليها الطيارون البريطانيون في مركز تدريب أبي صوير، إضافة إلى إنتاج طائرات القتال الصغيرة. والجدير بالذكر أن بريطانيا استعانت بشباب مصر من

(٢٩) المقطم، ٩ أغسطس ١٩٣١، ص ٨

(٣٠) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٦٢

(٣١) البلاغ، ٥ يناير ١٩٢٨، ص ٤

خريجي مدارس الصناعة والهندسة في مصنع الطائرات منذ عام ١٩٢٤، لما يمتاز به المصريون من صبر ومثابرة في العمل وأجور زهيدة.^(٣٢) وليس معنى هذا أن بريطانيا رحبت بدخول مصر عالم الطيران، فقد اقتضت سياستها منذ احتلالها مصر أن ينفرد المعتمد البريطاني بالقرار السياسي، والسيطرة على الجيش، واختيار النظار وتحديد سياسة النظارات من خلال مستشارين بريطانيين. وبإعلان الحماية في ١٨ ديسمبر ١٩١٤ تهيأت الظروف أكثر لإحكام قبضة بريطانيا على مصر، وظلت هذه الأوضاع حتى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢، وقد سمح التصريح بتطوير قدرات مصر العسكرية بشكل لا يهدد القوات البريطانية في مصر، وأظهرت السلطات البريطانية إمكانية مساندة الحكومات المعتدلة - من وجهة نظر بريطانيا - في مواجهة المعارضة الوفدية المتشددة.^(٣٣)

بحثت حكومة عبد الخالق ثروت^(٣٤) أول محاولة لإنشاء قوة جوية مصرية في أواخر عام ١٩٢٢، وسرعان ما أبلغ قائد القوات الجوية البريطانية في الشرق الأوسط وزارة الطيران بأن الحكومة المصرية تعتزم إنشاء قوة جوية على الحدود من وحدتين، إحداها في السلوم والثانية في رفح، للمساعدة في حراسة الحدود، وذلك بشكل مستقل عن القوات البريطانية، ولكنها لابد أن تلجأ إلى قوة أوربية لشراء الطائرات والمعدات وخبراء التدريب.^(٣٥) وجاء رد وزارة الطيران بضرورة أن يكون إنشاء هذه القوة تحت إشراف بريطانيا، وأبدت استعدادها لتوريد الطائرات وقطع الغيار اللازمة، وتقديم الخبرة الفنية وتدريب الكوادر المصرية في مدارس بريطانية، على نفقة الحكومة المصرية، وأرسلت قائمة بأسعار المعدات والطائرات التي يمكن أن تحتاج إليها مصر.^(٣٦)

(٣٢) أخبار الطيران، عدد ٢٠، أغسطس ١٩٥٠، ص ص ٢٤ و ٢٥

(٣٣) جبر علي جبر، القوة الجوية بين السياسة المصرية والإسرائيلية، ج١، ص ص ٤٧ و ٤٨

(٣٤) امتد حكم وزارة عبد الخالق ثروت الأولى من أول مارس حتى ٢٩ نوفمبر ١٩٢٢، لمزيد من التفاصيل يمكن

الرجوع إلى يونان لبيب، تاريخ الوزارات المصرية ١٨٧٨ - ١٩٥٣ [القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،

١٩٩٩] ص ٢٤١

(٣٥) the Secretary Air Ministry Air Vice Marshal of Middle East to 2nd Dec. 1922

وثائق إنشاء وتطوير القوات الجوية، المجموعة الأولى، الوثيقة رقم (١)

(٣٦) The Secretary Air Ministry to Air Vice Marshal of Middle East 9th Jan. 1923

وحالت كثرة التغييرات الوزارية دون تنفيذ الفكرة، ثم أُثيرت فكرة إنشاء قوة جوية مصرية مرة ثانية في عهد وزارة سعد زغلول الدستورية عام ١٩٢٤، وجاء رد وزارة الطيران بتجميد الموضوع مؤقتاً، ويرجع ذلك إلى سوء العلاقة بين وزارة الوفد والسلطات البريطانية بسبب الخلافات حول تصريح ٢٨ فبراير ومسألة السودان وبقاء القوات البريطانية في منطقة القناة، وأخيراً مقتل السير لي ستاك، وأُعيد بحث المسألة مرة ثالثة في عهد حكومة أحمد زيور^(٣٧) وعهدت وزار الحربية إلى قائد الأسراب لونج بتقديم دراسة إنشاء قوة جوية.^(٣٨) وبعد موافقة الحكومتين سقطت وزارة زيور الثانية في ٧ يونيو ١٩٢٦، فتأجل الموضوع وظل متجمداً في ظل الوزارات الائتلافية التي جاءت وسط أغلبية برلمانية وفدية.^(٣٩)

وأخيراً بدا الجو مناسباً لبريطانيا في ظل حكومات الأقلية التي جاءت على أثر الانقلاب الدستوري الثاني، فوافقت وزارة الطيران في ٣ نوفمبر ١٩٢٨ لحكومة محمد محمود على تدريب الطلبة المصريين في مدرسة أبي صوير بمصروفات. وشهدت وزارة إسماعيل صدقي في أواخر عام ١٩٣٠ تخريج أول دفعتين من ضباط الطيران المصريين.^(٤٠) وفي أول أغسطس ١٩٣١ نجح

المصدر نفسه، الوثيقة رقم (٢)

(٣٧) امتدت وزارة أحمد زيور الأولى من ٢٤ نوفمبر ١٩٢٤ حتى ١٣ مارس ١٩٢٥، وهي وزارة وفدية لكنها أقل تشدداً من سابقتها، يونان لبيب، مرجع سابق، ص ٢٨٢ و ٢٨٣

(٣٨) لونج قائد أسراب بريطاني معار لوزارة المواصلات المصرية، وكان يرى ضرورة إنشاء قوة جوية على الحدود لمطاردة تجار السلاح والمهربين والمتسللين بطرق غير شرعية، وما يحملونه معهم من ممنوعات، ووضع لونج خطة على ثلاث سنوات، يتم خلال السنة الأولى تدريب الأفراد، وخلال السنة الثانية يتم تشكيل الوحدات، وفي السنة الثالثة يتم تكوين سلاح الطيران بواسطة مستشارين بريطانيين. جبر علي جبر، مرجع سابق، ص ٥٧ - ٧٩

(٣٩) استمرت الوزارات الثلاث من ٧ يونيو ١٩٢٦ إلى ٢٥ يونيو ١٩٢٨، يونان لبيب مرجع سابق، ص ٣١٧ - ٢٩٥

(٤٠) كانت الحكومة المصرية قد اختارت في عام ١٩٢٩ ثلاث ضباط برتبة ملازم ثان لدراسة الطيران في مدرسة أبي صوير البريطانية، وهم عبد المنعم الميقاتي وأحمد عبد الرازق وفؤاد حجاج، وبعد تخرجهم أوفدتهم إلى إنجلترا ليتعلموا ويعودوا بأول سرب طائرات للقوات الجوية المصرية، كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٦٢

الفريق سبنكس Spanks مفتش عام الجيش المصري في شراء أول أسطول جوي من خمس طائرات طراز موث، ليكون نواة القوة الجوية المصرية.^(٤١)

من هنا يتضح أن عدم الاستقرار السياسي إضافة إلى الخلافات الواضحة بين المندوب السامي والحكومات الوفدية، في غياب الدور الفعال للملك قد أدى إلى تأخر بناء القوة الجوية المصرية ما يقرب من عقد من الزمان.

الجهود الأهلية للنهوض بالطيران

مع انتشار الطيران المدني وتعدد شركاته في أوروبا والولايات المتحدة ارتفعت الأصوات في الصحافة المصرية تندد بالحكومة، التي مضى عليها فترة طويلة وهي تتحدث عن الطيران دون أن تخطو خطوة عملية، على الرغم من وجود قسم للطيران المدني في وزارة المواصلات منذ عدة سنوات، وله بنود تصرف في الميزانية كل عام، دون أن تظهر ثمرة هذا العمل. كما أرسلت الوزارة بعثات لتعلم الطيران في أوروبا، وقد قاربت فترة التعليم على الانتهاء، ولم تعد الحكومة العدة لعمل هؤلاء عقب عودتهم.^(٤٢) ولكن على من يقع عبء الطيران المدني ؟

من المفترض وفق التجارب العالمية أن تنشأ شركات الطيران في رحم البرجوازية الوطنية، ثم تتعهدا الحكومة بالرعاية والعناية، غير أن العقليّة المصرية اعتادت أن تأخذ الحكومة بزمام المبادرة. وإذا استعرضنا الإمكانيات الأهلية للقيام بهذه النهضة نجد أن البرجوازية الصناعية الوليدة في العشرينيات انقسمت إلى توجّهين، تأثر كل منهما بثقافته، فالاتجاه الأول يمثل أبناء المدرسة الإنجليزية [البرجماتية] أمثال أحمد عبود وحافظ عفيفي، وأولئك لا يظهرون ميلاً للمصالح الوطنية، وإنما يميلون أكثر إلى التحالف مع رأس المال الأجنبي. ومن ثمّ كان الأمل في الاتجاه الثاني من

(٤١) جبر علي جبر، مرجع سابق، ص ص ٥١ - ٩٠

(٤٢) البلاغ، ١٨ مارس ١٩٢٩، ص ١، والمقطم، ١٧ يوليو ١٩٣١، ص ١

أبناء المدرسة الفرنسية [التجريدية] الذين يميلون إلى المصالح الوطنية، من أمثال طلعت حرب في الاقتصاد، ومن قبله مصطفى كامل ومحمد فريد في السياسة، وكلهم من دارسي القانون.^(٤٣)

وعلى ذلك لا نستطيع أن نلقى باللوم على الحكومة في تأخر الطيران المدني، بخلاف القوة الجوية التي تقع مسؤولية إنشائها وتطويرها على الحكومة، وإذا كان هناك تقصير في جانب الحكومة فيتعلق بالدعاية والتوجيه والإرشاد.

وقد تبلورت فكرة الطيران المدني بجهود أهلية على يد مجموعة من الشباب المصري الذي تعلم فنون الطيران في الخارج، فأعاد الحياة إلى نادي الطيران مرة أخرى، بعد أن ظل خاملاً عشرين عاماً. وكان على رأس المصريين الذين حملوا لواء الدعوة للطيران في العشرينيات، واستثاروا المصريين بتجاربههم كل من حسن أنيس وكمال علوي ومحمد صدقي. وكان حسن أنيس قد تعلم الطيران في ألمانيا، واشترى طائرة خاصة تهبط على الماء من طراز جنكرز أطلق عليها أنيسة، وفي صبح ٥ نوفمبر ١٩٢٥ طار بها من ألمانيا في طريقه إلى مصر، عبر عدة محطات آخرها كريت، ومنها أرسل برقية إلى الحكومة المصرية يطلب السماح له بدخول الأراضي المصرية على متن طائرته، غير أن الحكومة اعتذرت له عن عدم السماح بهبوط طائرته في أرض مصر، فتركها في كريت وعاد بحراً، الأمر الذي أثار غضب الأهالي ضد الحكومة. وجاء في أسباب الرفض عدم وجود تشريع للطيران في مصر، وعدم وجود مطارات، وعدم وجود موظفين فنيين لتنفيذ اللوائح الخاصة بجوازات السفر وتسجيل الطائرات ومكافحة التهريب.^(٤٤)

أما محمد صدقي الذي سافر ضمن بعثات مصلحة الطيران، فقد نجح في أوائل عام ١٩٣٠ في العودة من ألمانيا إلى القاهرة بطائرته الصغيرة، فكان أول مصري يعبر البحر المتوسط بطائرته، فاستقبله المصريون استقبالا الأبطال الفاتحين، وفي مقدمتهم طلعت حرب، الذي قدم لمحمد صدقي

(٤٣) إريك دافيز، مأزق البرجوازية الوطنية الصناعية في العالم الثالث " تجربة بنك مصر ١٩٢٠ - ١٩٤١"،

ترجمة سامي الرزاز (بيروت: مؤسسة الأبحاث العربية، ١٩٨٥) ص ١٠٨، ١٠٩

(٤٤) أرنست واصف، كيف نشأ الطيران المدني في مصر، عصر الطيران، العدد الأول سبتمبر ١٩٥٥

شيكاً تاريخياً باسم المصريين، قيمته ألف جنيه على سبيل المكافأة.^(٤٥) وكان وصول صدقي بمثابة الناقوس الذي دق لينهض النيام والنفير الذي نُفخ فيه بقوة، فاستجابت لندائه مصر.^(٤٦)

وكان نادي الطيران المتنفس الطبيعي لنشاط المهتمين بالطيران والعاملين به، لنشر ثقافة الطيران بين الشعب المصري. من خلال برنامج ثقافي ونشاط اجتماعي وتدريبات عملية في مجال الطيران الشراعي والآلي، وقد ساهمت الحكومة بما يتناسب ودورها، فأعفت النادي وأعضاءه من الرسوم الجمركية على الطائرات والمعدات الواردة باسم النادي وأعضائه من الخارج،^(٤٧) فكانت هذه هي الخطوة التمهيدية لإنشاء شركة تحمل عبء الطيران المدني.

وهكذا يرجع الفضل في لفت انتباه المصريين لميدان الطيران في وقت مبكر إلى مهرجان الطيران الذي أقامه الأمير أحمد فؤاد عام ١٩١٠، ومع ذلك تأخرت مصر في دخول عالم الطيران. ويقع عبء تأخر إنشاء قوة جوية مصرية على عاتق الحكومة والسلطات البريطانية بمماطلاتها. أما بالنسبة للطيران المدني فلم يكن المجتمع قد وصل من النضوج الفكري - فيما يتعلق بالطيران بالطبع - إلى ما يمكنه من إنشاء شركة طيران مدني، إلى أن تمكنت النخبة التي تعلمت فنون الطيران في الخارج من حمل لواء الدعوة لهذه الفكرة من خلال نادي الطيران، حتى تمكنت من إقناع طلعت حرب بتبني فكرة إنشاء شركة طيران مصرية.

(٤٥) كُتب على الشيك ادفعوا لأمر حضرة محمد صدقي أول طيار مصري ألف جنيه، تقديراً من مواطنيه لبسالته وتذكراً لرحلته من برلين إلى القاهرة، وقام بالتوقيع عنهم محمد طلعت حرب، الذي حضر الحفل وقام بتسليم الشيك بنفسه لمحمد صدقي، **عصر الطيران**، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧

(٤٦) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٧٠

(٤٧) التفاصيل بالفصل الثاني

الفصل الأول

مراحل تطور شركات الطيران

- نشأة شركة مصر للطيران ومهام عملها.
- مرحلة البناء (١٩٣٢ - ١٩٣٩)
- الاستيلاء والتمصير (١٩٣٩ - ١٩٤٧)

- تعدد الشركات والمنافسة (١٩٤٨ - ١٩٥٢)

- الطيران المدني في ظل حكومة الثورة (١٩٥٢ - ١٩٥٦)

* نشأة شركة مصر للطيران ومهام عملها

أحدث نجاح الطيار صدقي في الوصول من ألمانيا إلى مصر بطائرته الخاصة مع بداية عام ١٩٣٠ أثراً بالغاً في تفجير قضية إنشاء شركة طيران مصرية. فقد حضر حفل تكريم الطيار صدقي لفيث من كبار الشخصيات، يهمننا منهم طلعت حرب رائد الاقتصاد الوطني آنذاك، الذي ألقى خطاباً بهذه المناسبة جاء فيه: "إن وصول الطيار صدقي يعتبر دليلاً على إمكانية تكوين أمثاله من الطيارين المصريين، وباعثاً منشطاً على تذليل العقبات لإنشاء سرب من الطائرات المصرية، لتسهيل النقل الجوي أسوة بالبلاد الأخرى، ومصر حباها الله بجو معتدل قد تكون أصلح بلاد الأرض للتدريب على الطيران واستخدامه في حاجتها الداخلية وأداء خدمات النقل للغير، باعتبار مصر نقطة ارتكاز ممتازة بين الشرق والغرب".^(٤٨) ولا شك أن هذا الحدث قد ترك في نفس طلعت حرب أثراً، وعمّق فكرة تبنيه لمشروع إنشاء شركة طيران وطنية.

أخذت بريطانيا بزمam المبادرة في الدعوة لإنشاء شركة طيران مصرية، وقد تزامن تفكيرها هذا مع وصول الطيار صدقي من أوروبا، فاقترحت وزارة الطيران البريطانية عام ١٩٢٩ على شركة هستون إيرورك Hesston Air Work - التي أصبحت فيما بعد جزءاً من شركة الخطوط الجوية

(^{٤٨}) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٧٠، وعصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ٣٥

البريطانية- أن تعرض على بنك مصر^(٤٩) إقامة شركة لتدريب الطيارين وبناء المطارات وتوفير خدمات الطيران، وقد أفرز هذا الاقتراح عدة أسباب أهمها:

أولاً: قلق البريطانيين من موجة الاقتصاد الوطني المتصاعد في مصر، فانتهجت الخارجية البريطانية نهجاً جديداً بتشجيع المشروعات التجارية المشتركة بين البلدين، لتوثيق الروابط.

ثانياً: خشيت وزارتا الخارجية والطيران البريطانيتين من تزايد الخطوط الجوية غير البريطانية في الشرق الأوسط، الأمر الذي يهدد الهيمنة البريطانية على الخدمات الجوية في المنطقة.^(٥٠)

ثالثاً: خوف بريطانيا من أن تأخذ دولة أوربية أخرى بزمام المبادرة في التعاون مع مصر، وبخاصة أن جانباً ممن تعلم الطيران تلقوه في ألمانيا وفرنسا.

ولعب كمال علوي دور الوسيط بين شركة الطيران البريطانية وبنك مصر، ففور علمه باستعداد شركة هستون اصطحب محمد صدقي لزيارة طلعت حرب، ونجحا في إقناعه بالفكرة، للاستفادة من خبرة الشركة البريطانية في المرحلة الأولى. ودعا كمال علوي الشركة البريطانية لإرسال مندوبها لعمل مفاوضات تمهيدية مع طلعت حرب، وبالفعل نجح مستر مونتز Montes مدير الشركة في إقناع طلعت حرب بجدوى الطيران ومستقبله، فأحال الأمر إلى قسم البحوث بالبنك لدراسته.^(٥١)

وبعد مشاورات استمرت طوال عام ١٩٣٠ وافق طلعت حرب على إنشاء شركة مساهمة مصرية، بشروط منها أن يكون للمصريين النصيب الأكبر في رأس المال، فلا يقل عن ٦٠% ويكون لبنك مصر اليد الطولى في تسيير دفة أمور الشركة، وأن يكون معظم أعضاء مجلي الإدارة مصريين، بما في ذلك رئيس مجلس الإدارة. وأن يقتصر دور الشركة الإنجليزية على مجرد الاستشارة الفنية، دون أن يترتب على ذلك أي تأثير على مجلس الإدارة. وأن يكون لمجلس الإدارة

(٤٩) أصبح بنك مصر في نهاية العشرينيات قلعة الاقتصاد الوطني، فلا يفكر مصري أو أجنبي في إقامة مشروع اقتصادي في مصر إلا تحت مظلة البنك، أو على الأقل الاسترشاد برأيه. فتحي رضوان، **طلعت حرب "بحث في العظمة"** (القاهرة: دار الكتاب العربي، ١٩٧٠) ص ٨

(٥٠) إريك دافيز، مرجع سابق، ص ٢١٣

(٥١) **دنيا الطيران**، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥٠، و**عصر الطيران**، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ١٢

سلطة قبول أو رفض المدير المرشح من قبل الشركة الإنجليزية. وأن يفضل المصري على كل أجنبي في أي من وظائف الشركة الإدارية أو الفنية أو التجارية، متى توفرت فيه المؤهلات اللازمة، كما تفضل المنتجات المصرية على الإنجليزية، والإنجليزية على ما عداها في حالة تساوي الثمن وتكافؤ النوع. ووافقت الشركة الإنجليزية على هذه الشروط.^(٥٢)

وبدأ بنك مصر مرحلة جديدة من المفاوضات مع سلطات الطيران المدني بوزارة المواصلات، فكتب عضو مجلس إدارة بنك مصر المنتدب لوزارة المواصلات في ٣ مارس ١٩٣١ يبلغها بعزم البنك على تأليف شركة مساهمة مصرية لمزاولة أعمال الطيران المدني بالتعاون مع شركة هستون البريطانية، وأوضح الشروط التي تم التوصل إليها مع الجانب البريطاني، وطلب رأي الوزارة، وسأل عن مدى استعدادها لتقديم تسهيلات وامتيازات لضمان نجاح المشروع. وبعد دراسة مستفيضة قدم مراقب عام الطيران ميخوور لونج مذكرة اقترح فيها الشروط الواجبة لمنح شركة مصر للطيران ترخيصاً. ووافقت وزارة المالية في ٢٦ إبريل مبدئياً على المقترحات. وبعد تبادل المراسلات بين وزارة المالية والمواصلات وبنك مصر وضعت الصيغة النهائية للترخيص.^(٥٣) ووافق مجلس الوزراء مع تفويض وزارة المواصلات في التوقيع على الترخيص الممنوح للشركة.^(٥٤)

وقد بذل توفيق دوس وزير المواصلات في حكومة إسماعيل صدقي جهداً مضنياً حتى حصل البنك على ترخيص إنشاء الشركة. وذهب إريك دافيز إلى أن توفيق دوس حصل على المقابل.^(٥٥) وهو ما يصعب قبوله لأمرين:

(٥٢) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢-١/٢٠٢ ج١، مذكرة توفيق دوس وزير المواصلات

إلى رئيس مجلس الوزراء، بشأن الترخيص لبنك مصر بتأليف شركة مساهمة لمزاولة أعمال الطيران، ١٣ ديسمبر ١٩٣١

(٥٣) المصدر نفسه

(٥٤) مضابط جلسات مجلس الوزراء، جلسة ٣١ ديسمبر ١٩٣١

(٥٥) كان توفيق دوس محامياً، ينتمي إلى أسرة ثرية من ملاك الأراضي بمديرية أسيوط، وبعد استقالته من الوزارة

عام ١٩٣٣ عُين مديراً لشركة مصر للغزل والنسيج، ثم عمل في شركتي مصر للتأمين ومصر للملاحة، كما عُين شقيقه وهيب دوس -عضو مجلس الشيوخ المصري- مديراً لشركة مصر للكتان، وكلها من شركات بنك

مصر. إريك دافيز، مرجع سابق، ص ١٦٨

الأول: أن توفيق دوس - حسبما يذكر الباحث نفسه- ينتمي على أسرة ثرية بمديرية أسيوط، وقد تكون الاستعانة به في شركات بنك مصر من قبيل الاستعانة بالخبرة الإدارية.

الثاني: أن توفيق دوس لم يجمال بنك مصر في الامتياز المذكور، بل شدد في شروط الحكومة لمنح الترخيص، فأخضع الشركة لرقابة الحكومة وألزمها باتباع نظم الملاحة العالمية التي تقبلها الحكومة، مع موافقة وزير المواصلات على برامج خطوط السير والأسعار، وأن يوافق مدير مصلحة البريد على شروط نقل البريد، وأن تبذل الشركة أقصى جهدها لاستخدام المصريين وتدريبهم، وألا تستخدم الشركة أجنبياً في وظيفة يستطيع مصري القيام بها، وأن تقدم الشركة بياناً دورياً لوزير المواصلات عن موظفيها وجنسياتهم ومرتباتهم. وأن تفضل المصنوعات المحلية على الأجنبية ولو زاد ثمنها ١٠%.^(٥٦) وينتقى وزير المواصلات شكاوى الطيارين وشركات الملاحة الجوية الأجنبية عن ارتفاع الإيجارات أو نقص الخدمات الجوية أو ارتفاع الإيجارات، ويطلب التحقيق فيها.^(٥٧)

وحدد الاتفاق المهام والأهداف المنوطة بالمشروع^(٥٨) وأشارت المادة الأولى "أن مدة المشروع ثلاثون عاماً من تاريخ توقيعه، تنتهي بانتهاء المدة، إلا إذا رغبت الحكومة في تجديدها بالشروط ذاتها أو بشروط مُعدّلة. وهذا الترخيص لا يترتب عليه احتكار... ولا يجوز للشركة أن تتنازل للغير عن أي من التسهيلات الممنوحة لها، إلا إذا كان ذلك يعود عليها بالفائدة، وأن يقتنع وزير المواصلات بذلك، ومن حق الوزير أن يلغي الترخيص، وأن يسحب كل التسهيلات أو بعضها إذا حدث تقصير من جانب الشركة في تعهداتها، أو تنازلت عن الترخيص أو أفلست، ولا يترتب على الإلغاء أي نوع من المقاضاة".^(٥٩)

واتفق المؤسسون أن تبدأ الشركة برأسمال قدره عشرون ألف جنيه مصري، مقسمة إلى خمسة آلاف سهم، قيمة كل منها أربعة جنيهات، على أن يكون للمصريين ٦٠% أي ثلاثة آلاف سهم،

(٥٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢/٢٠٢ ج٢، ترخيص مصلحة الطيران المدني

بوزارة المواصلات لشركة مصر للطيران

(٥٧) المقطم، ٧ أغسطس ١٩٣١، ص ٥

(٥٨) هذا ما سنواليا شرحه بعد قليل

(٥٩) المقطم، ٦ أغسطس ١٩٣١، ص ٥، ٦

كان نصيب بنك مصر ١٣٥٠ سهماً، واكتتب في الباقي عدد من القيادات من رجال الاقتصاد والمهتمين بالطيران، وهم عيسوي زيدان وجبرائيل تقلا وأحمد مدحت بكر ولكل منهم ٢٥٠ سهماً، ومحمد طاهر وطلعت حرب وفؤاد سلطان ولكل منهم ٢٠٠ سهم، وكمال علوي ١٥٠ سهماً، وحسن مظلوم مائة سهم، وعبد الله أباطه خمسون سهماً. أما رأس المال الأجنبي وقدره ألفي سهم فكان لشركة هدسون ١٨٠٠ سهم، ولكل من و. هـ. نورمان وألن منتز مائة سهم.^(٦٠) ووقع المساهمون على العقد الابتدائي، كما وقع طلعت حرب عن بنك مصر وألن منتز عن الشركة البريطانية.^(٦١)

ويرى إريك دافيز أن من أخطاء بنك مصر اختيار معظم أعضاء مجلس الإدارة من الساسة ورجال الأعمال ذوي النفوذ، ممن تتصل مصالحهم بالشركة، في وقت تميزت فيه الحياة السياسية المصرية بالتكتلات والانقسامات بشكل متزايد، وأشار إلى محمد طاهر الذي يتمتع بنفوذ لدى العائلة المالكة، وله علاقة وثيقة برجال الأعمال والمصالح الألمانية، فكان مصدر قلق للبريطانيين.^(٦٢)

ووصف الحياة السياسية المصرية بالتكتلات والانقسامات وصف صحيح إلى حد كبير، ولم يكن المناخ السياسي مناخاً صحياً للاقتصاد، الأمر الذي أدركه طلعت حرب منذ تأسيس بنك مصر، فابتعد عن السياسة قائلاً: "نحن لا نذيع سراً إذا قلنا أن سبب نجاح بنك مصر كان في الابتعاد عن زحام السياسة الحزبية".^(٦٣) ولكنه كان يلجأ إلى زرع عضو واحد - وليس أغلبية الأعضاء - عند تأسيسها ممن يتمتعون بنفوذ في القصر الملكي، لكي يخدم مصالح الشركة إذا تعثرت المفاوضات مع الحكومة، كما حدث في مسألة فرض حماية جمركية على منتجات شركة المحلة للغزل والنسيج ضد سياسة الإغراق اليابانية.^(٦٤)

(٦٠) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ١٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٣/٢٠٢ ج٣، من تقرير التفتيش على شركة مصر

للطيران رقم ٣/٢٠٢ في ١٠ يناير ١٩٥٩

(٦١) عقد الشركة الابتدائي بملحق الوقائع المصرية، عدد ٤٦، ٢٦ مايو ١٩٣٢

(٦٢) إريك دافيز، مرجع سابق، ص ١٦٨

(٦٣) فتحي رضوان، مرجع سابق، ص ٩

(٦٤) عندما اتبعت اليابان سياسة إغراق السوق المصرية بأنواع من الأقمشة أقل جودة وأرخص كثيراً في الأسعار، في بداية الثلاثينيات، عجزت شركة المحلة عن التعامل مع الأزمة، ورفض إسماعيل صدقي رئيس الوزراء

وطبقاً لأحكام الترخيص استأجرت الشركة الأراضي اللازمة لها^(٦٥) في مطار ألماتة، وتسلمت من مصلحة الطيران المدني حظيرة لإيواء الطائرات، وأضافت إليها عدة غرف،^(٦٦) فعلى يمين الهناجر [الحظيرة] أقامت الشركة ثلاث غرف خشبية لكل من مدير الحركة ورئيس الكُتاب وضابط الحركة، وعلى الجانب الأيسر ثلاث غرف أخرى يقيم بها كل من السكرتير العام وإدارة الحسابات ومدير الورش. وخلف الأخيرة غرفة إدارة المخازن، وفوق غرفة مدير الحركة غرفة زجاجية لمدير العمليات والطيارين. وفوق غرفة السكرتير العام غرفة زجاجية أخرى للمدير العام. وعلى بعد مائة ياردة يمين الهناجر توجد مراقبة المطار في غرفة خشبية. أما إدارة الجوازات والحجر الصحي والجمارك فتحتل خيمة كبيرة من القماش، سرعان ما تحولت إلى شاليه خشبي يضم ثلاثة غرف، وبين الهناجر ومبنى المراقبة يوجد بوفيه في خيمة صغيرة، يقوم بالخدمة فيه عامل واحد.^(٦٧)

وكان مطار ألماتة عبارة عن ممر كبير وآخر صغير. ولم يكن هناك طريق ممهد إلى المكاتب المذكورة، فكان على الموظفين السير لمسافة كيلو مترين للوصول إلى مكاتبهم. وفور بدء العمل تم إنشاء ورشة لأعمال الإصلاحات وصيانة الطائرات.^(٦٨) وفي العام التالي لتأسيس الشركة

طلب طلعت حرب بفرض حماية جمركية على على منتجات شركة المحلة، على اعتبار أن ذلك يضر بمصالح الطبقة الفقيرة بمصر، وبخاصة في وقت الأزمة المالية. غير أن طلعت حرب نجح في فرض حماية جمركية عن طريق القصر، مستغلاً الخلاف بين القصر والحكومة. المرجع نفسه، ص ١٤٦

^(٦٥) نص الاتفاق بين الحكومة وشركة مصر للطيران على أن تستخدم الشركة مطارات الحكومة المدنية وأراضيها مقابل أجر سنوي تدفعه مخفض تدفعه، لا يزيد عن عشرة مليارات للتر المربع سنوياً، وللشركة أن تؤجر الحظيرة الموجودة بأرض المطار بمبلغ ١٥٠ جنيهاً سنوياً، تزيد إلى ٢٥٠ جنيهاً بعد خمسة عشر عاماً. المقطم، ٩ أغسطس ١٩٣١، ص ٥

^(٦٦) الأهرام، ١١ مايو ١٩٣٢، ص ٦

^(٦٧) عصر الطيران، عدد ١٣، سبتمبر ١٩٥٦، ص ٢

^(٦٨) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥١

أقيم مبنى ضخّم ليكون نادياً رياضياً^(٦٩) وفندقاً للطيارين الأجانب الذين يهبطون في مطار ألماتة للاستراحة وهم في طريقهم بين الشرق والغرب.^(٧٠)

وفي ٢٧ مايو ١٩٣٢ صدر مرسوم ملكي بإنشاء الشركة، وشهد هذا التاريخ مولد أول شركة طيران مصرية تحت اسم الخطوط الهوائية المصرية مصر للطيران Misr Air Work وتشكل أول مجلس إدارة من خمسة مصريين وثلاثة بريطانيين، برئاسة أحمد يكن (باشا) كان الأعضاء المصريون من بين المؤسسين، وهم محمد طلعت حرب ومحمد طاهر وحسين مظلوم وكمال علوي، الذي عُين مديراً عاماً للشركة. وبدأت الشركة عملها بعد شهر واحد من صدور المرسوم، بإنشاء مدرسة لتعليم الطيران.^(٧١)

ونص الامتياز على المهام المنوطة بالشركة، وأهمها إنشاء مدرسة لتعليم الطيران والملاحة الجوية وميكانيكا الطيران في مصر، وإيجاد عنصر مصري جدير بالقيام بجميع الوظائف الفنية والإدارية والتجارية الداخلة في اختصاص الشركة. وتقوم الشركة بأعمال الطيران التجاري والمدني سواء لحسابها أو لحساب الغير داخل مصر وخارجها. ومن ذلك استغلال طرق النقل الجوي،^(٧٢) وصناعة الطائرات وما يتعلق بها من عمليات بيع وشراء واستئجار، وإنشاء المطارات وبناء الورش الميكانيكية والكهربائية، وتجارة المحركات والآلات، وكذلك الاشتغال بكل ما له علاقة بالطيران مثل التصوير الجوي وورش المبيدات الزراعية من الجو، وللشركة حق إقامة المباني التي تعود عليها

(٦٩) في عام ١٩٣٦ تطور النادي ليستوعب موظفي الشركة وعمالها رياضياً، لتعويض بعدهم عن البعد عن ذويهم، فأصبح مناسباً لقضاء أوقات الفراغ. وقبل محمد طاهر الرئاسة الفخرية للنادي، وانتخب كمال علوي رئيساً عاملاً. صحيفة بحر يوسف، ٩ يناير ١٩٣٦، ص ٣

(٧٠) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ص ٥، ٦

(٧١) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥١

(٧٢) أعطى الامتياز للشركة حق احتكار الخطوط التي ترغب في العمل عليها طوال ١٥ سنة، بشرط الإعلان عن ذلك قبل بدء العمل في الخط بأربعة أشهر، وإذا لم تشرع في تنفيذ وعدها فللحكومة أن تسمح لشركة أخرى بشغل هذا الخط، وإذا قدمت الشركة خدمات منتظمة يحق لها احتكار الخط خمسة أعوام أخرى، وهي فترة كافية -في رأي الباحث- لتهض الشركة وتتحمل المنافسة الدولية من حيث الخدمات والأسعار. المقطم، ٩ أغسطس ١٩٣١، ص ٥

بالفائدة، ولها أيضاً حق إقامة حفلات الطيران ومسابقاته، وختاماً وفي نص مرن أُعطيت الشركة حق إجراء العمليات التي لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بغرض الشركة.^(٧٣)

كما يخول للشركة الحق المطلق طوال مدة الترخيص في إنشاء محطات لخدمة الطائرات في المطارات المدنية لإيواء الطائرات وصيانتها وإصلاحها وتمويلها، على أن هذا الحق المطلق لا يمنع من إنشاء محطات خصوصية لأفراد أو هيئات يرخص لها بإنشاء خط نقل جوي بصفة منتظمة. وللحكومة الحق في إنشاء أماكن لإيواء الطائرات المدنية في حالة سوء استعمال الشركة للامتياز. ونص الترخيص على أن تكون الرسوم المفروضة من الشركة مقابل إيواء الطائرات أو إصلاحها معقولة، ولوزير المواصلات الحق في الاطلاع على هذه الرسوم.^(٧٤)

من هنا نقول إن رحلة محمد صدقي في فجر عام ١٩٣٠ كانت الشرارة التي ألهمت حماس المصريين لإنشاء شركة طيران وطنية، وأحست بريطانيا وهي تراقب الأحداث أن هذا هو الوقت المناسب، فأخذت بزمam المبادرة لتكون هذه الشركة بمشاركة وخبرة ومعدات بريطانية. وفي المقابل وافق المفاوض البريطاني على شروط بنك مصر التي أعطت للمصريين الحق في إدارة دفة الأمور بالشركة. وأحكمت شروط الترخيص [الامتياز] قبضة الحكومة على الشركة، وأكدت على ضرورة تكوين جيل من الفنيين المصريين يتحملون أعباء الشركة في المرحلة التالية.

* مرحلة البناء [١٩٣٢ - ١٩٣٩]

خرجت شركة مصر للطيران إلى حيز الوجود، فكانت أول شركة في المشرق العربي كله لتعليم الطيران وتسيير خطوط منتظمة. وقد بدأت عملها مقتصرة على النزعات الجوية وتعليم

(٧٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢/٢٠٢ ج٢، الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران من مصلحة الشركات، وعقد الشركة الابتدائي بملحق الوقائع المصرية، عدد ٤٦، ٢٦ مايو ١٩٣٢، ص ٢

(٧٤) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ١/٢٠٢ ج١، مذكرة ميخور ولیم لونج مراقب عام الطيران المدني، بشأن الترخيص لبنك مصر بإنشاء شركة مصرية لمزاولة أعمال الطيران، مادة ١٧ من الترخيص

الطيران مع تكثيف الدعاية.^(٧٥) وقد عانت الشركة خلال هذه المرحلة من عدم إقبال المسافرين، وهذا أمر طبيعي، فقد لفت ميجور لونج نظر الحكومة المصرية إلى أن الشركة ستواجه صعوبات عند بداية عملها، لأن الطيران مازال في مهده، ولم يصبح بعد أمراً مألوفاً، والطلب عليه لابد أن يكون محدوداً في البداية.^(٧٦)

حققت الشركة خلال الأشهر السبعة الأولى إيراداً قدره ثلاثة آلاف جنيه، استخدمتها في المصروفات العامة والمستهلكات.^(٧٧) وعندما دخلت الشركة الميدان العملي - حتى قبل تسيير الخطوط - وجدت أن رأس المال غير كافٍ، فرفع مجلس الإدارة إلى الجمعية العمومية المنعقدة في ٢١ مارس ١٩٣٣، اقتراحاً بتقويضه في زيادة رأسمال الشركة إلى خمسة وسبعين ألف جنيه، مقسمة إلى أسهم، قيمة كل منها أربعة جنيهات أيضاً، وأن يعرض الاكتتاب على دفعتين بالشروط والمواعيد التي يراها المجلس مناسبة، نظراً لحاجة الشركة إلى زيادة الأسطول الجوي، لعمل شبكة من الخطوط الداخلية تربط القاهرة بالإسكندرية وبور سعيد وأسوان، واقترح جبرائيل نقلا أن تكون الزيادة ثمانين ألف جنيه، لتعديل النسبة في التقسيم من الوجهة الحسابية، فوافقت الجمعية.^(٧٨) وقرر مجلس الإدارة أن تكون الزيادة على دفعتين، ففي ١٤ إبريل زاد رأس المال إلى أربعين ألف جنيه، ثم زاد في ٢٤ مارس ١٩٣٧ إلى ثمانين ألف جنيه.^(٧٩)

وما لبث أسطول الشركة أن زاد، فوصل في يوليو ١٩٣٣ إلى عشر طائرات؛ منها اثنتان من طراز دراجونز سعة تسعة مقاعد، وخمس طائرات طراز جيبي، وطائرتان طراز فوكس موث، وطائرة واحدة طراز بوث موث، يستخدم بعضها في تعليم الطيران والبعض الآخر في الرحلات

(٧٥) عصر الطيران، عدد ٤، ديسمبر ١٩٥٥، ص ٢٥

(٧٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ١/٢٠٢ ج١، مذكرة ميجور وليم لونج مراقب عام

الطيران المدني، بشأن الترخيص لبنك مصر بإنشاء شركة مصرية لمزاولة أعمال الطيران

(٧٧) المقطم، ٢٣ مايو ١٩٣٣، ص ٣

(٧٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ١٢/٢٠٢ ج١، صورة محضر الجمعية العمومية غير

العادية لشركة مصر للطيران، ٢١ مارس ١٩٣٣

(٧٩) المصدر نفسه، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣/٢٠٢ ج١، من عبد الحميد مقبل سكرتير عام مصر للطيران

إلى مراقب عام الشركة بوزارة التجارة والصناعة، ٩ إبريل ١٩٤٩

الخاصة.^(٨٠) وفي ١٣ أغسطس ١٩٣٣ افتتحت الشركة أول خطوطها بين القاهرة والإسكندرية بطائرة فوكس موث، ذات محرك واحد وأربعة مقاعد، برحلتين يومياً وفقاً لعدد الركاب.^(٨١) وفي عام ١٩٣٥ أضافت الشركة إلى أسطولها سبع طائرات جديدة، منها خمس طائرات رايبند ذات المحركين وسبعة مقاعد، وطائرتان من طراز دي هافيلاند ذات أربعة محركات، وبها أربعة عشر مقعداً.^(٨٢)

ومع زيادة الأسطول الجوي بدأت الشركة في تسيير الخطوط الخارجية المنتظمة، في ١٥ فبراير ١٩٣٤ بخط يربط القاهرة بفلسطين، بمعدل رحلتين أسبوعياً إلى اللد وحيفا، ومع الإقبال على السفر بالطائرة زادت إلى ثلاث ثم سبع رحلات، ثم أخذت شبكة الخطوط تمتد عامي ١٩٣٥ و ١٩٣٦ إلى بغداد وقبرص.^(٨٣) وكان في الشركة عام ١٩٣٣ ثمانية طيارين بينهم مصريان، هما محمد صدقي و خليل الكاشف.^(٨٤) ثم انضم إليهم عدد من تعلموا الطيران بمدارس الشركة، فبلغ عدد الطيارين المصريين عام ١٩٣٦ تسعة، اثنان منهم بالمدرسة وسبعة على الخطوط.^(٨٥)

أما قسم الصيانة والخدمة [الورشة] فتم تجهيزه بأحدث المعدات والميكنة اللازمة لكافة أنواع الطائرات، وبه عدد من المهندسين والفنيين من حاملي الشهادات الدولية من المصريين والأجانب. ويقدم القسم خدمة الصيانة لطائرات المدرسة والشركة والطائرات الخاصة. وألحق به قسم لبيع الطائرات الجديدة والمستعملة.^(٨٦) وقد دخل قسم الصيانة محكاً عملياً كبيراً في عام ١٩٣٣ بإشرافه فنياً على جميع الطائرات المشاركة في السباق الدولي الذي جري في مصر.^(٨٧) فعندما كُسر سلندر إحدى الطائرات المشاركة في السباق، في بني غازي قبل وصولها مصر، قام مدير الورشة بنفسه

(٨٠) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ٦

(٨١) عصر الطيران، عدد ٤، ديسمبر ١٩٥٥، ص ٢٥

(٨٢) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٦، ص ٩

(٨٣) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥١

(٨٤) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ٦

(٨٥) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٦، ص ٩

(٨٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢٠٢/٣، Misr

Air Work Flying Schools, p.5

(٨٧) سيرد تفصيل لهذا السباق في الفصل الخاص بنشر ثقافة الطيران.

بتلبية النداء على إحدى طائرات مصر للطيران لأداء المهمة، وظلت الورشة في خدمة المتسابقين طوال مدة السباق.^(٨٨)

وتطلب توسيع شبكة الخطوط الداخلية إنشاء محطات للطيران في المدن الكبرى، وساهمت المجالس البلدية في إنشاء هذه المطارات، على اعتبار أنها تحديث لمدنهم، وأنها من مقتضيات العصر،^(٨٩) ووقع عبء تطوير وإدارة هذه المطارات على مصلحة الطيران المدني بوزارة المواصلات، فاجتمعت لجنة المطارات برئاسة كونتن براند مدير عام مصلحة الطيران، وبحث تطوير وإدارة المطارات التابعة للمجالس البلدية؛ من أمن وصيانة وإسعافات ومكافحة حريق وإنارة وغيرها، لضمان سلامة الطيران وراحة الطيارين.^(٩٠)

وبما أن الطيران نشاطاً دولياً يتجاوز الحدود الإقليمية، فقد حرصت شركة مصر للطيران على عضوية الاتحادات الدولية، والمشاركة في مؤتمراتها، فانضمت منذ تأسيسها إلى الاتحاد الدولي للطيران المدني. ودعت الشركة بمشاركة نادي الطيران المصري إلى عقد المؤتمرات الدولية لاتحاد الطيران في مصر، وتنظيم مسابقات دولية للطيران في سماء مصر ومطاراتها بهذه المناسبة.^(٩١) وقد حضر افتتاح مؤتمر الطيران بفندق هليوبوليس بالاس عام ١٩٣٣ إضافة إلى أعضاء المؤتمر فؤاد الأول ملك مصر وإبراهيم كريم وزير المواصلات، والبرنس الروماني بيبسكو رئيس الاتحاد الدولي للطيران، والسير كونتن براند مدير الطيران المدني بوزارة المواصلات المصرية، وكمال علوي مدير شركة مصر للطيران. وبعد استعراض جدول الأعمال ومناقشته أجريت انتخابات لجنة الاتحاد الدولي.^(٩٢)

^(٨٨) (الأهرام، ٢٤ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١١)

^(٨٩) يعيب المحرر على بلدية بنها أنها لم تشرع في بناء مطار بمدينة بنها حتى أواخر عام ١٩٣٣، على الرغم من

توفر مساحة كبيرة فضاء في منطقة تل أتريب، المصدر نفسه، ٢٢ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩

^(٩٠) (البلاغ، ٨ يوليو ١٩٣٥، ص ٣)

^(٩١) (تفاصيل السباق في الفصل الخاص بنشر ثقافة الطيران

^(٩٢) (الأهرام، ٢١ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١، و ٢٢ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩، و ٢٤ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١١)

وفي إبريل ١٩٣٥ حققت مصر للطيران مركزاً دولياً ممتازاً بانتخابها عضواً في الاتحاد الدولي للنقل الجوي، لتقف في ميدان واحد مع شركات النقل الدولي العملاقة.^(٩٣) كما اشتركت الشركة في عضوية الاتحاد الدولي لشركات النقل الجوي، فسافر كمال علوي إلى بروكسل لحضور اجتماع الاتحاد في ٢٢ أغسطس ١٩٣٥ م.^(٩٤)

وخلال المرحلة الأولى واجهت الشركة عدة مشكلات منها تأخر الدعم الحكومي،^(٩٥) فكان من الصعب عليها أن تحقق أرباحاً، لذا كان الخوف من تزايد رغبة حاملي الأسهم في تصفية ممتلكات الشركة، ولكن يبدد هذه المخاوف تفهم رجال الأعمال المساهمين للقضية ورغبتهم في التضحية، فمعظمهم من هواة الطيران. وكان الجانب البريطاني يخشى من بيع الأسهم لشركة ألمانية أو إيطالية.

كما واجهت شركة مصر للطيران معارضة شركة شل البريطانية للنفط، التي شعرت أن الامتياز الممنوح للشركة سيحرمها من خدمات كثيرة كانت تقدمها للطائرات التي تمر بمصر، وبحكم المنافسة بين شركتي هستون وImperial Air Ways البريطانيتين وجدت مصر للطيران نفسها متورطة في تنافس مع الشركة الأخيرة، التي تخوفت من أن تحقق شركة هستون ميزة تنافسية في أجواء الشرق الأوسط عن طريق مصر للطيران؛ وهذا ما ظهر جلياً عندما أرادت مصر للطيران مد خط إلى السودان، فاعتبرته شركة إمبريال منافساً لخطها الذي يمر عبر القاهرة إلى كيب تاون. وعندما أوضحت مصر أنه خط داخلي وليس دولياً أعلنت الخارجية البريطانية تخوفها، معتبرة أن ذلك يدعم مطلب مصر بالسيادة على السودان. وتقدياً للخلاف قدمت الخارجية البريطانية اقتراحاً بمشروع تعاوني بين مصر للطيران وإمبريال، تتولى بمقتضاه الشركة الأخيرة كل الخطوط الخارجية لمصر للطيران، غير أن طلعت حرب قاوم المشروع، خوفاً من أن تبتلع الشركة البريطانية شركتها المصرية، أو على الأقل تقلص دورها.^(٩٦)

^(٩٣) البلاغ، ١٨ مايو ١٩٣٥، ص ٨

^(٩٤) المصدر نفسه، ١٣ أغسطس ١٩٣٥، ص ٦

^(٩٥) راجع التفاصيل في الفصل الخاص بعلاقة الحكومة بشركات الطيران

^(٩٦) إريك دافيز، مرجع سابق، ص ص ٢١٥ - ٢١٨

كما واجهت مصر للطيران صعوبات أخرى أشار إليها محمد رشدي وكيل مصلحة الطيران المدني في عام ١٩٣٦، منها أن شركات الطيران الكبرى تمتلك أسطولاً يصل إلى مائتي طائرة، بينما تمتلك مصر للطيران عدداً محدوداً من الطائرات، كما أن الدول الكبرى تقوم بتصنيع مستلزماتها من الطائرات وقطع الغيار، في حين تستورد مصر للطيران كل ما تحتاج إليه، أضف إلى ذلك أن القوانين المعمول بها في مصر تحتم على الموظف الذي يرخص له بالسفر أو الترحال في أعمال مصلحيه في الداخل أو الخارج أن يستخدم وسائل النقل الأقل تكلفة، حتى أن محمد رشدي - حسبما ذكر بنفسه - اضطر للسفر إلى الخارج على متن سفينة واستخدم السكك الحديدية.^(٩٧)

وبذلك استطاعت مصر للطيران خلال هذه المرحلة برأسمال وأسطول متواضعين أن تجتاز أخطر مرحلة في عمر الشركة، وهي مرحلة البناء وإثبات الذات، فأقامت الشركة شبكة من الخطوط الداخلية والخارجية لا بأس بها، وورشة لإصلاح الطائرات، وأصبحت الشركة عضواً في الاتحادات الدولية، ولم تحقق الشركة خلال هذه المرحلة أرباحاً تذكر بسبب كثرة ما يواجهها من مشكلات يتعلق معظمها بالبيئة التي تعمل من خلالها الشركة.

* الاستيلاء والتصدير [١٩٣٩ - ١٩٤٧]

مع قيام الحرب العالمية الثانية وتطور أحداثها أعلنت الحكومة المصرية الأحكام العرفية،^(٩٨) وأصبح من الضروري تعديل وضع الشركة، حيث يسمح البند الثاني عشر من الترخيص الحكومي لشركة مصر للطيران باستيلاء الحكومة على ممتلكات الشركة مقابل تعويض مادي، كما يقضي

^(٩٧) الجهاد، ٢٤ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

^(٩٨) فيما يتعلق بالطيران صدر مرسوم ملكي في ٥ مايو ١٩٤١ ينظم قواعد ضبط الملاحة الجوية، حوت المادة الأولى تعريف بمصطلحات الطيران، وأحال المرسوم القواعد الخاصة بالأمن العام إلى قرارات وزارية تصدر في وقتها، وحدد المرسوم الأشياء المحظور على الطيران حملها أو نقلها ومنها الأسلحة والذخائر والحمام الزاجل، كما حدد خطوط سير الطائرات ومحطات الهبوط، مجلة مدرسة مصر للطيران، عدد سبتمبر ١٩٤١، ص ص ١٤، ١٥

قانون تنظيم الأحكام العرفية لسنة ١٩٣٣ استيلاء الحكومة على مملكات الشركة بإعلان أو أمر كتابي أو شفهي.^(٩٩)

اتصل مدير عام مصلحة الطيران المدني بعضو مجلس الإدارة المنتدب لشركة مصر للطيران لمعرفة رأي الشركة في مسألة استيلاء الحكومة على منشآت الشركة ومعداتهما، فأوضح العضو المذكور قبول الشركة للفكرة، لأنها تعتبر أن تشجيع الطيران ونشره من واجب الحكومة، ولا يمكن اعتباره مشروعاً استثمارياً، لذا فالشركة مستعدة للانتقال في أقرب فرصة، الأمر الذي سمح بانتقال الشركة بالطرق الودية، ومن ثم اقترح وزير الدفاع الوطني تشكيل لجنة من مندوبين عن الحكومة والشركة لتقدير الثمن المناسب لمعدات الشركة ومنشآتها، على أن يدفع المبلغ مضافاً إليه الإعانة المتأخرة للشركة، ويتم الاستيلاء في أول مايو، ليوافق بداية السنة المالية، ويتم ضم الشركة إلى مصلحة الطيران المدني، بوصفها هيئة تجارية منفصلة، تتولى الهيئة الإنفاق عليها من اعتمادات المصلحة.^(١٠٠) لكن رئيس الوزراء رأى عرض الموضوع على اللجنة المالية قبل عرضه على مجلس الوزراء.^(١٠١)

وبعد دراسة المسألة قرر وزير الدفاع الوطني الاستيلاء على شركة مصر للطيران، اعتباراً من الخامس من سبتمبر ١٩٣٩، وقام بالإشراف عليها مدير عام الطيران المدني، لاتخاذ الإجراءات التي تؤدي إلى خفض النفقات، وتلافي التصرفات التي لا تتفق مع مصلحة الشركة والحكومة معاً. وصدر قرار مجلس الوزراء في هذا الصدد في ٢ ديسمبر ١٩٤٠^(١٠٢) ويقضي بتحمل الحكومة المصرية جميع مصاريف الخطوط طوال فترة الاستيلاء، وأن تستولي الحكومة على جميع

^(٩٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢٠٢/٢ج٢، مذكرة المستشار الملكي، بشأن

الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران، ١٧ مارس ١٩٤٠

^(١٠٠) المصدر نفسه، من محمد صالح وزير الدفاع الوطني إلى رئيس مجلس الوزراء، ١٠ إبريل ١٩٤٠

^(١٠١) المصدر نفسه، من محمد كامل سكرتير عام مجلس الوزراء إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني، ٢٣ إبريل ١٩٤٠

^(١٠٢) محاضر جلسات مجلس الوزراء، جلسة ٢ ديسمبر ١٩٤٠

الإيرادات. وفي منتصف سبتمبر ١٩٤١ وافق مجلس الوزراء على انتداب المهندس محمد رشدي^(١٠٣) مدير عام الطيران المدني ليتولى إدارة الشركة.^(١٠٤)

ولعل أهم ما يميز هذه المرحلة استكمال سياسة التمصير التي حرصت الحكومة عليها، كما حرصت طلعت حرب على انتهائها منذ بداية الشركة، ولكن الاستعانة بالأجانب في مجال الطيران كان لابد منه في البداية، لكون الطيران صناعة أجنبية. غير أن الشركة وضعت على رأس أولويات العمل إعداد كوادر مصرية في كافة مجالات الطيران، لإحلالها يوماً ما محل الأجانب. وقد احتكر الأجانب العمل الفني والهندسة وقيادة الطائرات بالشركة. ولم يكن بين الطيارين سوى اثنين من المصريين. هما محمد صدقي وخليل الكاشف، وارتفع عددهم عام ١٩٣٦ إلى تسعة طيارين وستة مهندسين مصريين.^(١٠٥)

وعُين بيكر Beaker مديراً ثم خلفه ديك مينتز Deck Mantes، وفي عام ١٩٣٧ رفض مجلس الإدارة إعادة اختيار مدير أجنبي. وحرصت طلعت حرب على تطوير قدرات الشركة، وحضور حفلات التخرج والالتقاء بالخرجين في كافة تخصصات الطيران، وتعيينهم فوراً بالشركة، وكان في أسفاره يصر على أن يقود الطائرة التي يستقلها طيار مصري، في الوقت الذي حرص فيه الطيارون الأجانب على عدم إتاحة الفرصة للمصريين لقيادة الطائرات الجديدة، حتى تظل الشركة في حاجة للأجانب.^(١٠٦)

^(١٠٣) تخرج محمد رشدي طبوزاده في مدرسة الهندسة الملكية العليا عام ١٩٢٧، وعُين بوزارة المواصلات، التي أرسلته في بعثة إلى إنجلترا لدراسة الطيران. حصل محمد رشدي على إجازتي الطيران الخاصة والتجارية، ثم شهادة في هندسة الطائرات وصيانتها، وعاد ليشكل مع زملائه نواة مصلحة الطيران المدني، على النسق الأوروبي، وتدرج في مناصب المصلحة إلى أن أصبح مديراً لها، خلفاً للإنجليزي كونتن براند عام ١٩٣٩. دنيا الطيران، عدد ١٧، أكتوبر ١٩٩٦، ص ٥٤

^(١٠٤) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢٠٢/٢٠٢، مذكرة حسن صادق وزير الدفاع الوطني إلى مجلس الوزراء، بشأن الاستيلاء على مصر للطيران، ١٣ سبتمبر ١٩٤١

^(١٠٥) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٦، ص ٩

^(١٠٦) عصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ص ٢١ و ٢٢

وعقب نشوب الحرب العالمية الثانية أصدرت الحكومة قراراً بأن تتبع الشركة سلاح الجو الملكي المصري، مع بقائها مدنية، واستبعاد الاسم الإنجليزي Misr Air Work والاقتصار على الاسم المصري "مصر للطيران"^(١٠٧) وسارت الشركة قدماً في سياسة التمصير، فأصبح لديها في عام ١٩٤٠ اثنا عشر طياراً يعملون بالمدرسة وعلى الخطوط، وأصبح جميع ضباط اللاسلكي بالشركة من المصريين، وضمت ورش الشركة واحداً وعشرين مهندساً مصرياً، ولم يبق من الأجانب سوى ستة فقط.^(١٠٨) وحينما استقال الطيارون البريطانيون من الشركة دفعة واحدة في عام ١٩٤١ بسبب ظروف الحرب ولحق بهم المهندسون، وجدت الشركة لديها صفّاً كاملاً من الطيارين والمهندسين المصريين، الذين حملوا اللواء دون أي خلل.^(١٠٩)

ولم تعد الشركة تستعين بكوادر أجنبية إلا في أضيق الحدود، ففي إحصاء عام ١٩٤٥ كان بالشركة اثنين وعشرين طياراً، ليس بينهم سوى أجنبي واحد، وبها ستين مهندساً بينهم أجنبي واحد أيضاً.^(١١٠) إضافة إلى ذلك ظل منصب مدير عمليات الطيران حكراً على الإنجليز حتى عام ١٩٤٧، حينما رحل كابتن ليك استون Lick Stun وحل محله حسين توفيق، فأنتهى حقبة من

^(١٠٧) دنيا الطيران، عدد ١٧، أكتوبر ١٩٩٦، ص ٥٥

^(١٠٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢٠٢/٢ج٢، مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٧ نوفمبر ١٩٤٠، بشأن أسس منح مصر للطيران إعانات مباشرة.

^(١٠٩) الطيران، يوليو ١٩٤٦، ص ٢٢

^(١١٠) هو مستر هنتي مدير الورش الذي استقال في يونيو ١٩٤٥، وعُين مكانه المهندس حسن شكري، الطيران،

يوليو ١٩٤٥، ص ١٠

احتكار الأجانب لهذا المنصب المهم.^(١١١) وبالشركة أيضاً أربعمائة ميكانيكي كلهم من المصريين، علاوة على موظفي الحركة والحسابات وكلهم من المصريين.^(١١٢)

أما رأسمال الشركة فقد تم تمصيره عام ١٩٤٣، عندما قرر محمد رشدي وبنك مصر شراء أسهم الجانب البريطاني في الشركة.^(١١٣) ومن المعروف أن هذه الأسهم كانت ٤٠% من رأسمال التأسيس، أي ثمانية آلاف جنيه، أما الزيادات فكانت كلها مصرية، وكانت مصر للطيران أسبق من غيرها في تبني سياسة التمصير، فلم تنتظر القرارات الحكومية في هذا الصدد، إذ جاءت أول محاولة جانب الحكومة لتحجيم دور الاستثمارات الأجنبية في الشركات المساهمة عام ١٩٤٧، ثم استكملتها حكومة الثورة بعد عشر سنوات.^(١١٤)

أما بالنسبة لأسطول الشركة، فمع اتساع نطاق الحرب العالمية الثانية أصبح من الصعب استيراد الطائرات، فاضطرت الشركة إلى شراء ثلاث طائرات حربية من طراز Afro Anniston الإنجليزية، وقام مهندسو الشركة بتحويلها إلى طائرات مدنية تصلح لنقل الركاب.^(١١٥) ومع نجاح

^(١١١) حضر حسين توفيق دورة تدريبية مكثفة عام ١٩٤٥ في أحد مراكز الطيران البريطانية في مصر، فكان ترتيبه الثاني بعد كابتن ليك ستون في الاختبار الذي عقد في نهاية الدورة. وأرجع المختبرون سبب تفوق ليك ستون على حسين، على عدم إجادته الأخير للغة الإنجليزية بدرجة تماثل منافسه، وقررت مصلحة الطيران المدني آنذاك منح حسين توفيق شهادة طيران مفتوحة تتيح له قيادة الطائرات بجميع أنواعها. أخبار الطيران، عدد ١١، نوفمبر ١٩٤٩، ص ١٤

^(١١٢) محمد رشدي، مرجع سابق، ص ٢٨

^(١١٣) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦، ص ٥١

^(١١٤) في ٢٩ يوليو ١٩٤٧ صدر قانون الشركات رقم ١٣٨ ونص على ألا تقل نسبة المصريين بمجلس إدارة الشركات المساهمة عن ٤٠% وألا تزيد نسبة رؤوس الأموال الأجنبية عن ٤٩% من أسهم الشركة، وإذا لم يكتتب في النسبة المحددة للمصريين ٥١% خلال شهر من طرح الأسهم جاز لوزير التجارة والصناعة التجاوز عن تلك النسبة. عبد السلام عامر، الرأسمالية الصناعية في مصر من التمسير إلى التأميم [١٩٥٧-١٩٦١] (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٣) ص ١٥

^(١١٥) الطيران، عدد مايو ١٩٤٤، ص ٤

التجربة وصل عددها إلى ست طائرات. في سبتمبر ١٩٤٥^(١١٦) وقرب نهاية الحرب (مايو ١٩٤٥) انتهب محمد رشدي فرصة وجوده في الولايات المتحدة وتعاقد على شراء ثلاث طائرات من طراز Douglas بمبلغ ستة وثلاثين ألف جنيه، لاستخدامها على الخطوط المنتظر إعادة تشغيلها عقب انتهاء الحرب.^(١١٧)

وإذا كان وجود الورش وتطوير قدراتها شيء ضروري للعناية بالطائرات والحفاظ عليها في الظروف العادية، فقد أصبح الأمر أكثر ضرورة في ظروف الحرب مع عدم إمكانية تزويد أسطول الشركة بطائرات جديدة، أو قطع غيار، فبات من الضروري إنتاج قطع غيار محلية للإصلاحات الضرورية في العمرة السنوية، لذا اهتمت الشركة بالورش بشكل كبير، ففي يونيو ١٩٤٢ افتتحت الشركة قسم المحركات الجديدة، الذي جاء على الطراز الأوربي.^(١١٨)

وما أن حل عام ١٩٤٣ حتى أنتجت ورش الشركة مراوح الطائرات، وبعض القطع الصغيرة اللازمة لعملية الصيانة، إضافة إلى القماش الخاص الذي يغطي أجنحة الطائرات، الذي أنتجته مصانع النسيج المصرية وفق المواصفات المحددة. ولم يقل المنتج المحلي متانة ودقة عن المستورد. وبذلك ساهمت الورش في صيانة الطائرات واستمرار العمل طوال مدة الحرب.^(١١٩) وكان حجم استبدال قطع الغيار كبيراً، حتى أن هناك طائرات لم يعد لها من أصلها إلا الاسم، وتشبث المصريون بنجاح التجربة على أمل أن تكون نواة لصناعة الطائرات، ولم لا؟! وقد نجحت مدرسة الطيران الشراعي التابعة لنادي الطيران منذ أكثر من سبع سنوات في بناء طائراتها بنفسها، وهي لا تقل عن الطائرات الأجنبية.^(١٢٠) كما نجح شاب مصري في صنع طائرة صغيرة أطلق عليها

^(١١٦) المصدر نفسه، عدد سبتمبر ١٩٤٥، ص ٨

^(١١٧) المصدر نفسه، عدد مايو ١٩٤٥، ص ١٣

^(١١٨) مجلة معهد مصر للطيران، عدد يونيو ١٩٤٢، ص ٧

^(١١٩) المصدر نفسه، عدد إبريل ومايو ١٩٤٣، ص ٤، ومحمد رشدي مرجع سابق، ص ٨

^(١٢٠) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٥، ص ١٣

السفروية، منذ عام ١٩٣٥، ولكن البيروقراطية الاستعمارية إضافة إلى تقاعس السلطات المصرية حالت دون تحقيق حلمه.^(١٢١)

وخلال هذه المرحلة واصلت شركة مصر للطيران تقدمها على الساحة العالمية، فأثناء انعقاد مؤتمر الطيران الدولي في شيكاغو بالولايات المتحدة في نوفمبر ١٩٤٤، الذي حضره وفود خمس وخمسين دولة من الحلفاء والدول المحايدة، جاءت مصر في مقدمة الدول الراضية لمبدأ الحرية الخامسة، الذي تقدمت به الولايات المتحدة.^(١٢٢)

وتكونت لجنة من شركات الطيران في بريطانيا وفرنسا ومصر، وقدمت وثيقة بمشروع إنشاء اتحاد دولي للنقل الجوي، مهمته تنظيم وتوزيع خطوط الطيران الدولية، وتوحيد أساليب ومصطلحات تشغيلها، وإعداد الأبحاث الفنية اللازمة للنهوض بالطيران التجاري. وبالفعل عُقد على هامش المؤتمر اجتماع لمندوبي أربع وثلاثين شركة طيران لانتخاب لجنة تحضيرية لوضع نصوص المشروع تمهيداً لعرضه على مندوبي شركات النقل الجوي لاعتماده.^(١٢٣) وفي العاصمة الكويتية هافانا عُرض المشروع على ممثلي أربعين شركة من بينهم مصر للطيران، ووقع الاختيار على مونتريال بكندا، لتكون مقراً دائماً للاتحاد الجديد.^(١٢٤)

وإذا كانت فترة الحرب لم تتطلب زيادة في رأسمال الشركة، بسبب تقلص نشاطها وتوقف كثير من الخطوط الخارجية، فإن طبيعة المرحلة التالية تطلبت زيادة رأس المال زيادة كبيرة، الأمر الذي دعا مجلس الإدارة إلى عقد دورة غير عادية للجمعية العمومية في ١٠ يناير ١٩٤٦، للتصويت على اقتراح مجلس الإدارة بزيادة رأس المال من ٨٠ ألف إلى ٣٠٠ ألف جنيه، وتقويض المجلس

^(١٢١) راجع التفاصيل في نهاية الفصل الثاني.

^(١٢٢) تعني الحرية الخامسة السماح لشركات الطيران بالعمل دون أية قيود في أي مرحلة من مراحل الخط الدولي، غير أن هذا الحق يؤدي في النهاية إلى التهام الشركات الكبرى للشركات الصغرى، نظراً لفارق الإمكانيات، وحملت مصر لواء المعارضة، مستغلة الخلاف بين الولايات المتحدة وبريطانيا حول هذا الموضوع، وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١٤٤١، ملف رقم ٤ / ٨٢ / ٢١ مذكرة المفوضية الملكية المصرية بواشنطن، بشأن سياسة مؤتمر الطيران الدولي، ١٨ نوفمبر ١٩٤٤

^(١٢٣) الطيران، عدد يناير ١٩٤٥، ص ٦

^(١٢٤) المصدر نفسه، عدد يوليو ١٩٤٥، ص ١٢

في طرح هذه الزيادة، فوافقت الجمعية، وفي ٢٧ مايو ١٩٤٦ تم الاكتتاب في الزيادة الأولى ليصبح رأس المال ٢٠٠ ألف جنيه مقسمة إلى أسهم، قيمة كل منها أربعة جنيهات، وبعد عام واحد تم الاكتتاب في الزيادة الثانية، ليصل رأسمال الشركة إلى ٣٠٠ ألف جنيه.^(١٢٥)

وكان الدافع الأول لزيادة رأسمال الشركة تدعيم أسطولها بطائرات حديثة، بعد أن عفا عليه الزمن، فكانت كل طائرات الشركة من الأنواع القديمة جداً التي لا تواكب العصر، الأمر الذي كاد يسبب كارثة، ف وقعت لطائرات الشركة أربعة حوادث في عام واحد [١٩٤٦]^(١٢٦) وكان أسطول الشركة في هذا العام مكوناً من إحدى وعشرين طائرة، منها ست طائرات بتشكرافت أمريكية، وخمس طائرات أفرو ١٩ الإنجليزية، والباقي طائرات دي هافيلاند من موديلات مختلفة.^(١٢٧)

هكذا خضعت الشركة خلال هذه المرحلة لإشراف وزارة الدفاع الوطني ونجحت في مواصلة عملها دون توقف باستثناء بعض الخطوط الخارجية التي توقفت نظراً لظروف الحرب، كما نجحت ورش الشركة في توفير احتياجات الشركة من قطع الغيار، بما يؤكد تفوق العقلية المصرية إذا توفرت لها الإمكانيات. وبانتهاء الحرب اضطرت الشركة إلى زيادة رأس المال لتجديد الأسطول، وتعرضت الشركة لخسائر كبيرة في نهاية هذه المرحلة.

* تعدد الشركات المنافسة والعمل الحر [١٩٤٨ - ١٩٥٢]

^(١٢٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢-١٨٢/٢٠٢، صورة محضر الجمعية العمومية غير

العادية لشركة مصر للطيران، ١٠ يناير ١٩٤٦

^(١٢٦) كان هذا النوع من الحوادث في كافة شركات العالم يصاحبه تعميم إعلامي، حتى لا يؤثر على سمعة الشركة،

غير أن الخبر الذي ذكرته جريدة النبا السورية ، في عددها بتاريخ ١٤ ديسمبر ١٩٤٦، في مقال تهكمي

تحت عنوان "خفافيش شركة مصر للطيران" جاء فيه: "... ونحن ننصح الراغبين في الانتحار أن ينهوا حياتهم

شهداء، ويضمنوا الجنة بسفرهم مرة واحدة على خفافيش مصر للطيران ... وبحسن بالجامعة العربية أن تدعو

الصهيونيين جميعاً إلى نزهة قصيرة على طائرات مصر للطيران ... فتخلص الأرض من شرهم" والمقال يشوه

سمعة الشركة، فأرسلت المفوضية المصرية بدمشق شكواها إلى الخارجية، مرفقة بصورة من المقال. وثائق

وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٩، ملف ٦٠ / ٢٠ / ٤٨ من وكيل وزارة الخارجية إلى

وكيل وزارة الدفاع الوطني، بشأن حوادث شركة مصر للطيران، سري جداً، ٣٠ ديسمبر ١٩٤٦

^(١٢٧) الطيران، عدد مايو ١٩٤٦، ص ١٤، وعدد نوفمبر ١٩٤٦، ص ٢٢

تتميز مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية بتقدم فن الطيران، وأصبح ارتياد الجو من أهم طرق المواصلات، واستعدت مصر لهذه المرحلة، فأنشأت في سبتمبر ١٩٤٦ وكالة وزارة الطيران، لتكون تابعة لوزارة الدفاع الوطني، ويتبعها كل من مصلحة الطيران المدني، وسلاح الطيران الملكي، ومصلحة الأرصاد الجوية التي أنشئت في العام نفسه.^(١٢٨)

ودخلت مصر للطيران مرحلة من المنافسة بعد انتهاء الاستيلاء، عملاً بنصيحة ميجور لونج، بعد أن وطدت الشركة مركزها واكتسبت ثقة الجمهور، أما استمرار الحماية والاحتكار المطلق ومنع المنافسة فليس من الأمور المستحبة، حيث يصبح حجر عثرة في طريق نجاح المشروع.^(١٢٩) ومن هذا المنطلق سمحت الحكومة بإنشاء شركات منافسة خلال هذه المرحلة، واستعدت مصر للطيران بأسطول قوي وخطة عمل محكمة، وتم تعديل الاسم الأجنبي للشركة من Misr Air Work إلى Misr Air و صدر مرسوم ملكي بالتعديل في ٢٦ يوليو ١٩٥١^(١٣٠)

وشهد عام ١٩٤٨ مولد ثاني شركات الطيران في مصر، واسمها "شركة الخطوط المصرية للطيران الدولي" [سعيدة] لتنافس مصر للطيران في الخطوط الدولية فقط. تأسست الشركة بجهود النبيل سليمان داود، وساهم فيها الملك فاروق، وبمشاركة شركة فيات الإيطالية. بدأت الشركة برأسمال قدره ٢٥٠ ألف جنيه، مقسمة على خمسة وعشرين ألف سهم، ساهم الجانب المصري بنسبة ٥٥% من رأس المال. وبدأت الشركة بأسطول قوامه إحدى عشرة طائرة، واعتمدت الشركة في طياريتها ومهندسيها على مصر للطيران.^(١٣١)

وتسجيل اسم الشركة الجديدة [سعيدة] وذكرى أول رحلة لها إلى روما على طابعي بريد يدل على رعاية القصر لها. وسرعان ما زاد رأسمال الشركة إلى ٤٠٠ ألف جنيه، غير أن الشركة

^(١٢٨) المصدر نفسه، أكتوبر ١٩٤٦، ص ١٣

^(١٢٩) وثائق مصلحة الشركات، محافظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢٠٢/٢، مذكرة ميجور وليم لونج، مراقب عام الطيران المدني، بشأن مشروع الترخيص لبنك مصر بإنشاء شركة طيران مصرية

^(١٣٠) الوقائع المصرية، عدد ٦٥، ٢٦ يوليو ١٩٥١، ص ٣

^(١٣١) لمزيد من المعلومات عن شركة سعيدة يمكن الرجوع إلى أخبار الطيران، عدد ٢، فبراير ١٩٤٩، ص ٦، عدد

٧، يوليو ١٩٤٩، ص ٤

الإيطالية رفضت المشاركة في الزيادة، فتحملها الجانب المصري، وناfst الشركة الجديدة مصر للطيران على خطوط أوربا وأفريقيا وفي موسم الحج أيضاً، الأمر الذي أرغم مصر للطيران على تطوير أسطولها، فأدخلت طائرات بولمان من طراز فايكنج، ثم طائرات الكومت النفاثة. لكن سرعان ما تعرضت شركة سعيدة لأزمات مالية، نتيجة سوء الإدارة، على الرغم من حصولها على إعانة حكومية قدرها مائة ألف جنيه من الحكومة عن عام ١٩٤٩م. ولم تستمر شركة سعيدة في المنافسة فترة طويلة، فقد تم تصفيتها في نوفمبر ١٩٥٢، لأسباب سياسية ومالية، والأسباب السياسية لا تخفى على أحد، فالشركة مملكة لأمرأء، لم يعد لهم مجال بعد حركة يوليو ١٩٥٢^(١٣٢)

وشهد عام ١٩٥٠ مولد الشركة المصرية الثالثة، واسمها "الشركة المصرية الهندسية للطيران" على يد مجموعة من رجال الأعمال ومحبي الطيران، من بينهم رجال من مؤسسي مصر للطيران، أمثال محمد طاهر وكمال علوي، تأسست الشركة الجديدة بمشاركة شركة "اتحاد الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار" برأسمال قدره مائة ألف جنيه، مقسمة إلى أسهم قيمة كل منها أربعة جنيهات. تأسست الشركة الجديدة لمنافسة مصر للطيران في الداخل والخارج، غير أنها لم تتحمل المنافسة هي الأخرى، فتم تصفيتها في ديسمبر ١٩٥٣^(١٣٣)

وعلى المستوى العربي كان من المفترض أن تعتمد الحكومة السورية على مصر لطيران في إنشاء أول شركة طيران سورية، غير أنها تراجعت واستعانت بشركة Pan American، وقد أشار الوزير المفوض المصري في دمشق إلى استغلال بعض منافسي مصر للطيران للحوادث التي وقعت لطائراتها في الشهور الأخيرة، فعملوا على إقصائها من الميدان، بحجة عدم قدرتها فنياً.^(١٣٤) وخلال السنوات الأولى من هذه المرحلة تم تزويد أسطول مصر للطيران بمجموعة من الطائرات وقطع الغيار اللازمة، أهمها ثمان طائرات فايكنج، بمبلغ إجمالي قدره ثلاثمائة ألف جنيه، أي ما يعادل إجمالي رأسمال الشركة، وعلى هذا الأساس تم توسيع شبكة الخطوط الخارجية، فامتدت إلى

^(١٣٢) المصدر نفسه، ودنيا الطيران، عدد ١٤، يناير ١٩٩٦، ص ٥٤، ٥٥

^(١٣٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٤٦٢، ملف ١٨٢ / ٤٦٢ / ٢ عقد الشركة الابتدائي

^(١٣٤) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٨، ملف رقم ٦٦ / ٢٢ / ٧، رقم قيد ٢٠ من

أحمد جلال الدين وكيل وزارة الخارجية إلى وزير الدفاع الوطني، ٢٤ ديسمبر ١٩٤٦

أديس أبابا عبر الخرطوم، وإلى الكويت والبحرين عن طريق دمشق.^(١٣٥) وشهد عام ١٩٥١ شراء ثلاث طائرات بولمان فرنسية، ذي أربعة محركات، تحمل ٣٣ راكباً، مزودة بجهاز للأكسجين، وتستخدم على الخطوط الطويلة، مما شجع الشركة على افتتاح خط باريس.^(١٣٦)

ومع تجديد الأسطول زاد الاهتمام بالورش القائمة، ومنها ورش الصيانة والمحركات والعمره والكهرباء واللاسلكي والآلات الدقيقة، وتضم ١٣٣ فنياً، إضافة إلى عدد كبير من موظفي الأعمال التكميلية، وتكلف أجورهم حوالي ألفي جنيه شهرياً.^(١٣٧) واتفقت الشركة مع مصانع محركات برستول الإنجليزية على إنشاء ورشة جديدة لأجراء الصيانة لهذا النوع من المحركات الذي يستخدم في معظم الطائرات الحديثة. وتقدم خدماتها للطيران المدني والعسكري في المنطقة كلها، وأرسلت مصر للطيران عدد من مهندسيها للتدريب في مصانع بريستول.^(١٣٨) والورشة الجديدة ذات ثلاثة أقسام الأول للمحركات، والثاني للملحقات والمراوح، والثالث غرفة اختبار قدرة المحرك. تكلفت الورشة الجديدة سبعين ألف جنيه، ويعمل بها خمسة عشر مهندساً مصرياً، يقوم على تدريبهم أربعة خبراء أجانب، بمرتب شهري تسعة وستون جنيهاً لكل منهم،^(١٣٩) تنتهي إقامتهم بانتهاء تدريب المهندسين المصريين.^(١٤٠)

وقد حازت ورش مصر للطيران مكانة عالمية، فتلقت الشركة خطاباً من مدير شركة التأمين على الطائرات البريطانية British Aviation Insurance يعرض عليها أن تتولى القيام بجميع أعمال

^(١٣٥) المصدر نفسه، محفظة ١١٦٩، ملف رقم ٦٠ / ٢٠ / ٤٨ من وكيل وزارة الخارجية إلى وكيل وزارة الحربية والبحرية وشؤون الطيران، ٢٤ ديسمبر ١٩٤٦، وأخبار الطيران، عدد ٨، أغسطس ١٩٤٩، ص ٧، وعدد ١٠، أكتوبر ١٩٤٩، ص ٥

^(١٣٦) أخبار الطيران، عدد ٣٣، سبتمبر ١٩٥١، ص ٦

^(١٣٧) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ كشف بأسماء العاملين بالشركة، ومهمة كل منهم وراتبه، ٤ نوفمبر ١٩٤٧

^(١٣٨) أخبار الطيران، العدد الأول، يناير ١٩٤٩، ص ٣

^(١٣٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ كشف بأسماء العاملين بالشركة عام ١٩٥١

^(١٤٠) أخبار الطيران، عدد ٢٥، يناير ١٩٥١، ص ٤

إصلاح الطائرات المؤمن عليها لدى الشركة، والتي قد يصيبها ضرر ما أثناء مرورها بمنطقة الشرق الأوسط، وقد جاء هذا الخطاب بناء على تقرير فني تلقاه مدير الشركة البريطانية، من المدير الفني للشركة ذاتها، أبدى فيه إعجابه بدقة العمل وسرعته في ورش مصر للطيران، بعد زيارته لها.^(١٤١)

ويرى محمد رشدي مدير شركة مصر للطيران أن إنشاء الورش الحديثة هو الخطوة الأولى في طريق صناعة الطائرات، فقد نجحت الشركة إبان الحرب في إنتاج كثير من قطع الغيار، وتبع ذلك إنشاء مصنع لهياكل الطائرات، وثانٍ للمراوح، وثالث للمحركات.^(١٤٢) ومما لا شك فيه أن العقلية المصرية خلال هذه كانت قادرة على الابتكار في هذا الميدان، لكنها دائماً لا تجد الأرض ممهدة فتقبل الهجرة.^(١٤٣)

وبذلك حققت مصر للطيران خلال هذه المرحلة تقدماً كبيراً في شبكة الخطوط الداخلية والخارجية، وورش الشركة التي وصلت إلى العالمية، ومن هنا يتضح أن المنافسة هي أفضل الأجواء لنمو شركات الطيران نمواً طبيعياً.

* الطيران المدني في ظل حكومة الثورة [١٩٥٢ - ١٩٥٦]

دخل الطيران المدني المصري منعطفاً خطيراً مع إرهابات الثورة، وبلغت الأزمة ذروتها في النصف الثاني من عام ١٩٥٢؛ فالطيران المدني يحتاج إلى سلام وأمن، ولا يعمل في الأجواء السياسية المضطربة. بدأت الاضطرابات في ٢٦ يناير ١٩٥٢ بحريق القاهرة، وما تبعه من

^(١٤١) المصدر نفسه، عدد ٤، أبريل ١٩٤٩، ص ٥

^(١٤٢) المصدر نفسه، العدد الأول، يناير ١٩٤٩، ص ١٠

^(١٤٣) من هؤلاء صالح حلمي الذي سافر إلى لندن لدراسة الطب عام ١٩٣٠ لكنه انصرف لدراسة الطيران، ونجح في صناعة طائرة أطلق عليها Airo Egypt وحالت ظروف الحرب العالمية دون عودته، فالتحق بسلاح الطيران البريطاني مهندساً فنياً، ووصل إلى قائد سرب، ونجح في تطوير طائرته حتى نالت إعجاب مصانع الطائرات، وعرض عليه مستثمرون أمريكيون إنشاء شركة برأسمال قدره ٧٥٠,٠٠٠ دولار، يكون نصيبه فيها بخبرته الثلاث، إضافة إلى مهمة المدير الفني للشركة، ولم يكن أمامه سوى قبول هذا العرض المغربي، بعد أن فشل في إيجاد معاونة مصرية من المستثمرين أو الحكومة، مجلة الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٧، ص

إجراءات أمن مشددة، الأمر الذي أدى إلى ركود السياحة، ومع قيام حركة ٢٣ يوليو اتخذت الحكومة الجديدة إجراءات لتقييد السفر للخارج، وفرضت حظراً على التصدير وقيوداً على العملة، مما قلص كثيراً من عوائد توكيلات شركات الطيران المصرية، من مصانع الطائرات وشركاته العالمية. وفي المقابل كان هناك حذر وترقب من العالم الخارجي، لا سيما دول أوروبا الغربية. ووسط هذه الأجواء تم تصفية شركة سعيدة لكون مالكيها من أمراء الأسرة المالكة، وتدهور أوضاعها المالية. ولحقت بها الشركة المصرية الهندسية للطيران، التي لم تتحمل الخسائر، ولم يصمد منها سوى مصر للطيران، التي بلغت خسائرها في هذا العام ١٣٥ ألف جنيه.^(١٤٤)

يضاف إلى متاعب مصر للطيران خلال هذه المرحلة ما سببته إسرائيل من مضايقات للطيران المصري الذي يمر بالمجال الجوي القريب من أجوائها، فعلى سبيل المثال اعترضت ست طائرات حربية إسرائيلية طائرة تابعة لمصر للطيران، وهي في طريقها إلى بيروت صباح يوم ٩ أغسطس ١٩٥٤، حيث نفذت الطائرات المذكورة تمريناً هجوماً لمدة عشر دقائق على الطائرة المصرية، قبالة سواحل حيفا، ثم واصلت الطائرة رحلتها، فاحتجت مصر رسمياً، باعتبار ذلك اعتداء على حرية الفضاء الجوي،^(١٤٥) وقد نتج هذا الاعتداء عن العداء الواضح بين الطرفين وحرمان السفن الإسرائيلية من المرور في قناة السويس.

وأعقب هذه الأزمة زيادة في رأسمال الشركة لتدارك الخسائر، فنجحت الشركة في استعادة توازنها، فمع استقرار الأوضاع حققت الشركة أرباحاً تقرب من سبعة وأربعين ألفاً وخمسمائة جنيه،^(١٤٦) لكنها كانت تعاني نقصاً في السيولة المادية، اللازمة لتزويد الأسطول والورش بكل ما هو حديث. وفي التاسع من فبراير ١٩٥٤ عُقد اجتماع بمكتب وزير الحربية حضره ممثلون عن الحكومة وبنك مصر وشركة مصر للطيران والمهندس أحمد عبود، حيث تم الاتفاق على رفع

^(١٤٤) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج٢ أعمال الجمعية العمومية، ١٨ سبتمبر

١٩٥٣، وتقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٢

^(١٤٥) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٤٩، ملف رقم ٦٦ / ٧ / ١٥ من محمد صدقي

وكيل وزارة الحربية لشؤون الطيران، إلى وكيل وزارة الخارجية، ١٢ أكتوبر ١٩٥٤

^(١٤٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج٢ تقرير التفتيش على شركة مصر

للطيران، ١٠ يناير ١٩٥٩

رأسمال الشركة من ثلاثمائة ألف إلى مليون وثلاثمائة ألف جنيه، تساهم الحكومة فيه بأربعمائة ألف، وكل من بنك مصر وأحمد عبود ثلاثمائة ألف. على أن تمثل الحكومة في مجلس الإدارة بربع الأعضاء، بخلاف مندوبيها المراقب في المجلس بحكم القانون، ثم تطور الموضوع وانسحب أحمد عبود من المشروع.^(١٤٧)

ويتضح من طريقة الاجتماع ومكان انعقاده وقراراته أنها تتبنى بنية الحكومة في توجيه اقتصاد الشركة مستقبلاً، وربما يكون هذا ما استشعره أحمد عبود، فانسحب من الميدان، وإن كان ذلك لا يخفي حقيقة أحمد عبود وأمثاله من أبناء المدرسة البراجماتية، فلم يكن ماضيه يؤهله لكي يلعب دوراً في دعم الاقتصاد الوطني.^(١٤٨) وقررت الجمعية غير العادية المنعقدة في ١٣ مارس ١٩٥٤ رفع رأسمال الشركة إلى مليون جنيه فقط، أي بزيادة قدرها سبعمائة ألف جنيه، مناصفة بين بنك مصر والحكومة، وأصبح من حق الحكومة أن تمثل في مجلس الإدارة بنسبة ٣٥% بخلاف مندوبيها الدائم، وأصدرت وزارة المالية أوامرها إلى البنك الأهلي بإيداع حصة الحكومة في الزيادة الجديدة لحساب شركة مصر للطيران.^(١٤٩)

ولعل الدافع الأول لزيادة رأسمال الشركة تمويل عمليات تجديد الأسطول، حتى تتمكن الشركة من مسابقة نهضة الطيران دون أن تتخلف عن الركب، فمؤسسات النقل الجوي تنهافت على كل ما هو جديد في عالم الطائرات، حتى تحتفظ لنفسها بمكانة مرموقة بين المؤسسات. وتزيد أسعار

^(١٤٧) المصدر نفسه، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج ٢ مذكرة بشأن شغل ثلاثة من موظفي الدولة

عضوية مجلس إدارة مصر للطيران، ٥ سبتمبر ١٩٥٤

^(١٤٨) يعد أحمد عبود من أكبر رجال الاقتصاد في مصر، انحدر من عائلة فقيرة للغاية، درس الهندسة في جامعة

جلاسجو عام ١٩٠٤ على نفقة الزعيم عبد العزيز جاويز، أقام عبود صلات قوية برجال الاقتصاد والسياسة

البريطانيين من خلال مشاريع مشتركة في مصر، تركزت مشاريعه في النقل البحري، وفي عام ١٩٣٧ أشار

السير لامبسون أن عبود يستحق الاهتمام لأنه يمثل عدداً كبيراً من الشركات البريطانية، كان براجماتي

النزعة، فلم يكتثر بالأهداف الوطنية. إريك دافيز، مرجع سابق، ص ١٠٩، ١٨١

^(١٤٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢ - ٢ / ٢٠٢ ج ١ مذكرة مصلحة الشركات بتعديل المادة

الخامسة من نظام مصر للطيران، ومحفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج ٢ تقرير مجلس الإدارة، ١٣

مارس ١٩٥٤

الطائرات بنسبة ما يستحدث فيها من إمكانات. وبذلك تتحمل شركات النقل الجوي أعباء كبيرة، يزيد من هذه الأعباء ضرورة تطوير الورش والمعدات والخبرة الفنية المتدربة على كل ما هو جديد. وتتراوح مدة استهلاك الطائرة بين أربع وخمس سنوات.^(١٥٠)

وبعد قرار الجمعية العامة بزيادة رأس المال استقر الرأي على شراء ثلاث طائرات فايكونت ذي الأربعة محركات، وهي تحمل أربع وأربعين راكباً، وتبلغ سرعتها ٤٥٠ كم/ساعة تسلمتها الشركة في النصف الثاني من عام ١٩٥٥، وقد ابتلعت الطائرات الثلاثة ومستلزماتها من قطع الغيار والمحركات الاحتياطية مبلغ السبعمئة ألف جنيه.^(١٥١) وإلى جانب هذه الطائرات دعمت الشركة أسطولها بطائرتين مستعملتين، اشتريتهما من الخطوط الجوية البريطانية في أواخر عام ١٩٥٥، بمبلغ خمسة وثلاثين ألف جنيه، للعمل على الخطوط القصيرة.^(١٥٢) وأصبح أسطول الشركة في نهاية هذه المرحلة يضم سبع طائرات فايكنج، وطائرة بتشكرافت، وثلاث طائرات لانجدوك، وثلاث طائرات فايكونت. واستتبع ذلك توسيع شبكة الخطوط فوصلت إلى القدس وطرابلس وقبرص، وأصبح طول الشبكة الجوية للشركة ١٦٩٩٨ كيلو متراً عام ١٩٥٥، مقابل ١٣٨٦٨ كيلو متراً عام ١٩٥٤.^(١٥٣)

ومع تحسن الأوضاع زادت أرباح الشركة زيادة مطردة، فقاربت [٧٧,٠٠٠] جنيه في عام ١٩٥٤، ووصلت في العام التالي إلى [١٣٧,٥٠٠] جنيه، الأمر الذي شجع مجلس الإدارة على تبني فكرة إصدار سندات، قيمتها ثلاثمائة ألف جنيه، لاستكمال صفقة الطائرات الثلاث.^(١٥٤) غير أن نظام السندات له خطورته، فصاحب السند لا يشارك في الخطورة، فله في نهاية مدة السند أن يسترد قيمته، مضافاً إليه فائدة منصوص عليها في السند، لذا عارضت الحكومة نظام السندات.

^(١٥٠) عصر الطيران، عدد ٢٠، إبريل ١٩٥٧، ص ٨

^(١٥١) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٣/٢٠٢ جدول أعمال الجمعية العمومية وتقرير مجلس الإدارة، ٢٦ مايو ١٩٥٥،

^(١٥٢) عصر الطيران، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ٨

^(١٥٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ب، ملف ١٨٢-٢٠٢/٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٥، وكذلك عن عام ١٩٥٦

^(١٥٤) المصدر نفسه

وطرحت الحكومة في الجمعية العمومية غير العادية، بتاريخ ٢٨ مايو ١٩٥٦، زيادة رأسمال الشركة إلى مليون وثلاثمائة وخمسين ألف جنيه، على أن تكون أولوية الاكتتاب في هذه الزيادة للحكومة وحدها، التي انفردت بنسبة ٥١% من رأس المال.^(١٥٥)

واستتبع هذه النسبة زيادة في أعضاء مجلس الإدارة التابعين للحكومة؛ لتمسك الحكومة بدفة أمور الشركة، وتدخل بها مرحلة الاقتصاد الموجه. ومن سوء الطالع أن شهدت المرحلة التالية عدوان عام ١٩٥٦، الذي استهدف جميع مطارات مصر الحربية والمدنية، لجعلها غير صالحة لإقلاع الطائرات أو هبوطها ولا سيما مطار القاهرة.^(١٥٦) وكانت مصر للطيران قد نقلت في يوليو ١٩٥٦ حركة الخطوط من مطار ألماتة إلى مطار القاهرة، كما نقلت الورش والمخازن الخاصة بها، لتأخذ الشركة مكانها بين الشركات الدولية.^(١٥٧) غير أن يد التخريب امتدت إلى طائرات الشركة ومخازنها وورشها، فتوقفت جميع خطوط الشركة من ٢٩ أكتوبر حتى ١٣ نوفمبر ١٩٥٦ وقد اجتمعت لجنة من مصلحة الطيران المدني وشركة مصر للطيران، وقدرت تلفيات الشركة الناجمة عن العدوان بمبلغ ٩٨٨,٩٩٢ جنيهاً.^(١٥٨)

وتمكنت السلطات المصرية من إصلاح مدارج الطائرات في مطار القاهرة الدولي فور توقف العدوان وعادت مصر للطيران نشاطها نهائياً، وتوقف العمل ليلاً بصفة مؤقتة.^(١٥٩) وأشاد الرئيس عبد الناصر بقدرة مصر للطيران على استيعاب الضربة في خطاب وجهه إلى الشركة جاء فيه: "إن شركتنا المصرية المجاهدة قد استطاعت بالرغم من الخسائر التي أصابتها في طائراتها وحظائرها أن تحمل اسم مصر وعلمها في المشرق والمغرب، وأن تعود إلى سماء العزة أقوى مما كانت،

^(١٥٥) عصر الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٥٦، ص ٤

^(١٥٦) أنشأت الجيوش الأمريكية أثناء الحرب العالمية الثانية مطار "بن فيلد" بالقرب من مصر الجديدة، وبعد الحرب حاولت الحصول على بعض الامتيازات مقابل تسليم المطار لكن السلطات المصرية رفضت، وعرضت شراءه مقابل مليون ومائتي جنيه مصري، وبالفعل تسلمته في أكتوبر ١٩٤٦، فأصبح مطار فاروق، الذي سمي مطار القاهرة بعد قيام الثورة، الطيران، مايو ١٩٤٦، ص ١٢

^(١٥٧) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٦

^(١٥٨) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣ ج ٣ تقرير التفتيش على مصر للطيران، ١٠ يناير ١٩٥٩

^(١٥٩) عصر الطيران، عدد ١٥، نوفمبر ١٩٥٦

مؤدية التزاماتها على أحسن وجه في الصف الأول من شركات الطيران العالمية^(١٦٠) لكن خسائر العدوان التهمت أرباح الشركة في الأعوام الثلاثة التالية للعدوان، واضطرت الحكومة أن تقدم سلفة للشركة قدرها خمسمائة ألف جنيه في عام ١٩٥٨.^(١٦١)

وقد كان البديل الأمثل لسيطرة الحكومة على مقاليد الأمر في مصر للطيران هو إدماج الشركة في عدد من الشركات العربية، وهو ما سعت إليه جامعة الدول العربية في اجتماع سبتمبر ١٩٥٥، والذي ضم مديري الطيران وممثلي الشركات العربية. وهو اتجاه عالمي جديد، فقد أشار القنصل المصري في جنوا إلى تأكيد المؤتمر الدولي للطيران الذي عقد في جنوا، في أكتوبر ١٩٥٤، على أهمية تعاون أكثر من دولة في تكوين شركات الطيران؛ وضرب مثلاً بشركة الطيران الاسكندنافية التي كانت ثلاث شركات محلية ضعيفة، تحولت إلى شركة واحدة عالمية برأسمال كبير، فامتلكت أسطولاً من أحدث الطائرات، فزادت رقعة خطوطها عاماً بعد عام. ولا شك أن هذا المشروع يقفز بالعرب في مجال المنافسة العالمية بقوة، ويدعم الدفاع الجوي عن الوطن العربي وقت الحرب، وأضاف أن خصوم العرب لن يترددوا في بذل الجهد والمال ليحولوا دون تحقيق المشروع.^(١٦٢) وبالفعل لم يدخل المشروع حيز التنفيذ، صحيح أن مصر للطيران اتحدت مع الخطوط السورية إبان فترة الوحدة، لكن ظلت لكل منهما هويتها، ولم يتعد الأمر توحيد الاسم "شركة الطيران العربية المتحدة" ثم عاد الأمر إلى ما كان عليه بعد انتهاء الوحدة السياسية ١٩٦١م.

نستخلص مما سبق أن الطيران المدني في مصر تمثل في ثلاث شركات، كانت مصر للطيران أولهم وأكثرهم إسهاماً وثباتاً، فلم يطل عمر الشركتين الأخريين أكثر من أربع سنوات. ولدت شركة مصر للطيران في رحم البرجوازية الوطنية، بمساعدة فنية أجنبية مؤقتة، ومر الطيران المدني في مصر بأربعة مراحل، تميزت كل منها بميزات معينة؛ فالمرحلة الأولى (البناء) فرضتها طبيعة العمل في أرض غير ممهدة. أما المرحلة الثانية (الاستيلاء) فقد أفرزتها الظروف الدولية، وتمكنت الشركة خلالها أن تنفض عن نفسها المشاركة الأجنبية، لتصبح مصرية خالصة. ثم جاءت المرحلة

(١٦٠) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٧

(١٦١) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣ ج ٣ تقرير التفيتش على مصر للطيران، ١٠ يناير ١٩٥٩

(١٦٢) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٩، ملف رقم ٦٦ / ٢٠ / ٤٨ من مصطفى

السعدني القنصل العام المصري بمدينة جنوا إلى وكيل وزارة الخارجية، سري جداً، ١٤ يونيو ١٩٥٥

الثالثة (المنافسة) لتشهد مولد شركتين جديدتين، وحققت مصر للطيران خلالها أفضل النتائج ووصلت إلى العالمية، من حيث سعة الخطوط والخدمات الفنية والأرباح. ومع قيام ثورة يوليو ١٩٥٢ دخل الطيران المدني في مصر منعطفاً حرجاً، فتم تصفية الشركتين الجديدتين، وبقيت مصر للطيران تصارع ظروفاً سياسية صعبة، ثم شاركت الحكومة في رأسمال الشركة بنسبة ٥١%، لتدخل بها مرحلة الاقتصاد الموجه.

تطور رأسمال شركة مصر للطيران من عام (١٩٣٢ - ١٩٥٦)

ملاحظات	المساهمون			مقدار الزيادة	رأس المال الإجمالي (بالجنيه المصري)	السنة
	أجانب	مصريون				
		الحكومة	بنك مصر ومصريون			
رأسمال التأسيس	٨,٠٠٠	—	١٢,٠٠٠	—	٢٠,٠٠٠	١٩٣٢
	—	—	٢٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠	١٩٣٣
	—	—	٤٠,٠٠٠	٤٠,٠٠٠	٨٠,٠٠٠	١٩٣٧
اشترى بنك مصر نصيب الأجانب		—	٨٠,٠٠٠	—	٨٠,٠٠٠	١٩٤٣
	X	—	١٢٠,٠٠٠	١٢٠,٠٠٠	٢٠٠,٠٠٠	١٩٤٦
	X	—	١٠٠,٠٠٠	١٠٠,٠٠٠	٣٠٠,٠٠٠	١٩٤٧
	X	٣٥٠,٠٠٠	٣٥٠,٠٠٠	٧٠٠,٠٠٠	١,٠٠٠,٠٠٠	١٩٥٤
	X	٣٥٠,٠٠٠	—	٣٥٠,٠٠٠	١,٣٥٠,٠٠٠	١٩٥٦
	X	٧٠٠,٠٠٠	٦٥٠,٠٠٠	—	١,٣٥٠,٠٠٠	الإجمالي
⌘	X	%٥١,٨٥	%٤٨,١٥			النسبة

المصدر: وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢-٢/٢٠٢ ج١ صورة محضر

الجمعية العمومية غير العادية، ٢١ مارس ١٩٣٣، وصورة محضر الجمعية العمومية غير العادية، ١٠ يناير ١٩٤٦، ومحفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة والميزانية العامة لشركة مصر لطيران، ٣١ ديسمبر ١٩٥٥، ومحفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣ ج٢ تقرير مجلس الإدارة، ١٣ مارس ١٩٥٤

نشر ثقافة الطيران

في المجتمع المصري

أولاً: وسائل الشركات لنشر ثقافة الطيران

ثانياً: مهرجانات الطيران [محلية ودولية]

ثالثاً: دور أندية الطيران

يقع عبء نشر ثقافة الطيران أولاً على شركات الطيران، فعليها أن تمهد الأرض التي ستعمل من خلالها. وفي مصر تحملت مصر للطيران هذا العبء وحدها، فهي الشركة الأولى التي خاضت هذا المجال في مصر، وجاءت الشركتان الأخريان بعد أكثر من خمسة عشر عاماً، لذا نص عقد شركة مصر للطيران على أهداف مبدئية منها مزاوله الطيران المدني وتنظيم التعليم العملي للطيران، وإيجاد عنصر مصري جدير بالقيام بالوظائف الفنية.^(١٦٣) لكن كان على الشركة أن تقنع الشعب المصري بجدوى ركوب الطائرة قبل فتح أية خطوط.

كان الشعب المصري بعيداً تماماً عن الطيران، فيقول أحد محرري الصحف آنذاك "ومهما قيل للناس عن سلامة الطيران، وخصوصاً في جو مصر الذي يندر فيه الضباب والعواصف، ويتوفر فيه الإبصار وانبساط الأرض، فلا يحتاج الطيار إلى الابتعاد عما يرشده من المناظر الأرضية مثل المدن والنيل والأهرامات، فإن الخوف يظل سارياً في النفوس إلى أن يزول بالاختبار أو بسماع روايات الذين يجربونه"^(١٦٤)

كان مجرد إقناع المصري بركوب الطائرة أمراً في غاية الصعوبة، فيقول مراسل إحدى الصحف في صعيد مصر عن رحلته من المنيا إلى القاهرة على طائرة مصر للطيران، عام ١٩٣٣: "لا تسألني كيف ركبت ولا كيف طرت، فلا جواب عندي، فربما كنت واهماً، أو شجعتي ركوب ولدي، وقولهما لي إن الأنسة أم كلثوم ركبت الطائرة إلى العراق يكل شجاعة، فاعتمدت على الله وركبت، وما كادت الطائرة يحركها صدقي وارتفعت فوق مساكن المنيا ... حتى شعرت بأن قلبي تحرك من مكانه، وأحسست بهلع كبير، ولولا الخجل لطلبت من صدقي أن يهبط بي ويتركني على اليابسة"^(١٦٥)

والخوف من الطائرة لا يتعلق بالمصري وحده، وإنما بالإنسان عامة، ففي المؤتمر العالمي الأول للملاحة الجوية عام ١٩٢١ بباريس، وقف المندوب الإنجليزي في دهشة يقول: "ماذا أسمع

(١٦٣) عقد الشركة الابتدائي، بملحق الوقائع المصرية، عدد ٤٦، ٢٦ مايو ١٩٣٢، ص ٢

(١٦٤) المقطم، ٥ إبريل ١٩٣٣، ص ٢

(١٦٥) المصدر نفسه، ٢ إبريل ١٩٣٣، ص ٦

وماذا أرى!! تريدون أن نطير من لندن إلى بومباي؟ هذا ما لا أوافقكم عليه لأنه أمر غير محقق بحال، إننا سنصاب بالذهول بل بالجنون قبل وصولنا.»^(١٦٦)

ولا يقتصر جهد الشركات في هذا الميدان على الفترة الأولى، وإنما يستمر العمل وإن زاد في الفترة الأولى من نشر ثقافة الطيران، لأن وسائل الإقناع يختلف تأثيرها من فرد إلى آخر ومن طبقة إلى أخرى. ففي استفتاء أجرته إحدى المجلات المتخصصة في عام ١٩٤٨، أي بعد خمسة عشر عاماً من دخول الطيران مصر، على سؤال واحد هو إذا ساوت أجرة الانتقال بالطائرة أجرة النقل بالوسائل الأخرى فهل يقتصر سفرك على الطائرة؟ فدلّت النتائج العامة لمختلف الطبقات على أن ٥١,٥% ممن أجابوا أقرّوا بركوب الطائرة، وجاءت سيدات الطبقة الراقية في القمة [٨٥%] يليها ضباط الجيش وكبار الموظفين [٨٠%] ثم الوزراء السابقون ورجال الأعمال [٧٠%] والممثلون والفنانون [٤٨%] ثم التجار والفقهاء والعمال [٢٥%] وجاء القرويون في ذيل القائمة بنسبة [١%] فقط.^(١٦٧)

أولاً: وسائل الشركات لنشر ثقافة الطيران

بدأت مصر للطيران عملها في مطار ألماتة بثلاث طائرات صغيرة، ونظمت نزحات جوية مجانية قصيرة للجمهور، واشتد الإقبال حتى بلغ عدد من كانوا يطيرون يومياً أربعمائة شخص، يحلق كل منهم خمس دقائق في سماء مصر الجديدة، كان أغلبهم من أولاد الأغنياء.^(١٦٨)

وكان طلعت حرب حريصاً على نزع الخوف من ركوب الطائرة من قلوب المصريين، فاتخذ من الطائرة وسيلة لنتقلاته داخل البلاد وخارجها، وعندما خرج لاستقبال محمد حازق، لدى عودته من أوربا بطائرته الصغيرة عام ١٩٣٣ طلب من حازق وسط جموع الحاضرين أن يأخذه في رحلة

^(١٦٦) الطيران، عدد مارس ١٩٤٨، ص ٥

^(١٦٧) لم يخل الاستفتاء من الإجابات الطريفة، منها قول الشيخ عبد المعين [مقرئ بجامع السيدة نفيسة: "أنا أركب الشيطان، الطائرة هي الشيطان بعينه ... إنها تصعد بك في الجو وتحلق في عنان السماء وترمجر وتصدر أزيزاً يشبه صوت إبليس اللعين إلى حد كبير، يا سيدي إن الطائرة ليست دابة لنركبها إنها سر من أسرار إبليس" الطيران، عدد إبريل ومايو ١٩٤٨، ص ص ٢٠، ٢١

^(١٦٨) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ص ٧٠، ٧١

حول القاهرة، وعندما هبط أشار إلى اثنين من موظفي بنك مصر - أحدهما زوج ابنته - بركوب الطائرة في جولة أخرى، فلم يناقشا الأمر بالرغم من خوفهما الشديد، ليثبت للحاضرين أن الأمر لا يخيف ولا خطر فيه.^(١٦٩)

ونظم مسئولو الشركة رحلات ونزهات جوية محلية للمصطافين في الإسكندرية ورأس البر وبور سعيد،^(١٧٠) فإلى رأس البر طار كل من كمال علوي ومستر منتز مدير الشركة لعمل الرحلات المطلوبة.^(١٧١) بينما توجه الطيار محمد صدقي إلى بور سعيد، حيث احتفى به الأهالي احتفاءً كبيراً، وحلق صدقي ببعض منهم في الجو، ولعب بهم ألعاباً بهلوانية، فبلغ عدد الذين طاروا معه ٤٠٧ أفراد، منهم كبار المسؤولين وكبار التجار وبعض الأجانب المقيمين هناك.^(١٧٢) وفي الإسكندرية أبدى أبناؤها من طلاب الطيران رغبتهم في أن تتاح لهم فرصة الطيران في المصيف، فأرسلت مدرسة الطيران طائرتين للإسكندرية لتحقيق هذا الهدف، فكانت فرصة لتحقيق رغبة هواة الطيران هناك.^(١٧٣)

كما كان لكبار الشخصيات المصرية والعالمية دور في الدعاية للطيران وتشجيع المصريين على ركوبه، فالأمير عمر حليم جاء في مقدمة من تعلموا بمدرسة مصر للطيران، فطار منفرداً في ٧ يوليو ١٩٣٢ لمدة عشر دقائق.^(١٧٤) وعندما زار الدوق جولستر - النجل الثالث لملك بريطانيا - مصر قام برحلتين على طائرتين مصر للطيران، من بورسعيد إلى هليوبوليس، ومن الأخيرة إلى

^(١٦٩) فتحي رضوان، مرجع سابق، ص ١٤٩

^(١٧٠) كان مصيف رأس البر من أشهر المصايف يرتاده الوزراء وأصحاب النفوذ، **المقطم**، ١٥ يوليو ١٩٣٢، ص

^(١٧١) المصدر نفسه، ٩ يوليو ١٩٣٢، ص ٤

^(١٧٢) المصدر نفسه، ١٤ إبريل ١٩٣٣، ص ٤

^(١٧٣) **الطيران**، سبتمبر ١٩٤٤، ص ٥

^(١٧٤) **المقطم**، ٩ يوليو ١٩٣٢، ص ٤

السويس. كما قام المندوب السامي البريطاني بالنيابة برحلة من بور سعيد إلى الإسكندرية، ونشرت الصحف المصرية صوراً له وهو يركب الطائرة.^(١٧٥)

وكانت مصر للطيران توجه الدعوة لمندوبي الصحف لركوب الطائرة في رحلات إلى الإسكندرية وغيرها ذهاباً وإياباً، وزيارة مقر الشركة والكتابة عنها، وهو ما حدث مع مندوب البلاغ.^(١٧٦) ومن أساليب الدعاية التي اتبعتها الشركة نشر أخبار الفنانين والفنانات وكبار الساسة مع صور لهم على أبواب الطائرة قبيل السفر أو عقب الوصول.^(١٧٧)

وللطيارين أسلوب آخر في الدعاية، فقد انتهاز أحدهم فرصة زواجه، ودعا لعقد القران داخل إحدى طائرات الشركة، ثم حلق بعروسه في سماء الحفل، فاختلط أزيز الطائرات بأصوات الطرب. ونشرت الصحف صورة للعروسين وهما في زفاف إلى الطائرة، وصورة أخرى للعروسين مع الأقارب والمأذون على سلم الطائرة، بعد عقد القران، وعُلقت على الصورة قائلة: "بالرفاء والطيارين"^(١٧٨)

أما السينما فترتبط مع الطيران بخدمات متبادلة، فبينما تعتبر السينما ميداناً من ميادين الإعلان عن شركات الطيران، نجد أن السينما تحتاج إلى الطيران في الانتقال السريع لنجومها وأدواتها، لالتقاط المناظر في أماكنها الحقيقية. إضافة إلى أن هناك مناظر لا يمكن التقاطها إلا بالطائرة. وفي عام ١٩٣٤ قامت شركة مينا فيلم بالتقاط مناظر لبطل رواية كوميدية مع خطيبته في المطار أمام باب طائرة لمصر للطيران، وهي دعاية للشركة.^(١٧٩) وقدمت السينما المصرية عام ١٩٣٨ фильماً كاملاً عن الطيران باسم "أجنحة الصحراء" ساعد على ذلك أن بطل الفيلم "أحمد سالم" كان من هواة الطيران، تعلمه في مدرسة مصر للطيران، لكن أفلام الطيران تتكلف كثيراً، فقد

(١٧٥) المصدر نفسه، ١١ سبتمبر ١٩٣٤، ص ٤

(١٧٦) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ٦

(١٧٧) أخبار الطيران، العدد الثامن، أغسطس ١٩٤٩، ص ٨

(١٧٨) مجلة معهد مصر للطيران، عدد أغسطس ١٩٤٢، ص ١٣

(١٧٩) المقطم، ٢١ أكتوبر ١٩٣٤، ص ٣

استهلك هذا الفيلم وقود بخمسة عشر ألف جنيه.^(١٨٠) وهو ما كان يكفي لإنتاج عدة أفلام آنذاك.^(١٨١)

وظهر أول إعلان عن نشاط شركة مصر للطيران في الصحف المصرية في ٢٧ يوليو ١٩٣٢^(١٨٢) يعلن عن قيام الشركة بنزهات جوية قصيرة وطويلة، بأجور زهيدة كل يوم عدا الاثنين، والقيام برحلات جوية داخل القطر وخارجه، وتعليم الطيران بمدرسة الشركة، وذلك بهدف نشر الطيران وليس الاستثمار، ثم بدأت لغة الإعلان بعد ذلك تستثير حفيظة المصريين، وتشعر من لا يستخدم الطيران في أسفاره بأنه رجعي، يعيش في عصر متأخر.^(١٨٣)

وتأخر أول إصدار صحفي دعائي باسم "مدرسة مصر للطيران" في أعداد شهرية إلى بداية فترة الاستيلاء، وتحديداً بداية عام ١٩٤١، وفي أول سبتمبر تغير اسمها إلى "مجلة معهد مصر للطيران"، ثم غدت تصدر باسم "مجلة الطيران" منذ يوليو ١٩٤٣. والمجلة عبر مراحلها الثلاث عمل دعائي للشركة وأنشطتها، وفي مقدمتها تعليم الطيران. كانت المجلة توزع مجاناً على الوزارات والهيئات والمصالح والجمعيات والأندية والبنوك والمدارس والكليات، وعلى كبار الشخصيات ورجال الأعمال، كما كانت توزع على ركاب طائرات مصر الطيران.^(١٨٤) والملاحظ أن توزيع المجلة يتم على الأماكن والشرائح التي تفرز عدداً أكبر من المسافرين، وتحفزهم على استخدام الطائرة في سفرهم. أما المدارس والكليات فهي معامل التفريخ للطبقات العليا آنذاك. كما سمحت الشركة لطلاب المدارس بزيارتها وتنفذ أقسامها لتوعيتهم بأمور الطيران، وزرع حُبّه في قلوبهم.^(١٨٥)

^(١٨٠) لم تكن محركات الديزل قد اخترعت بعد

^(١٨١) أخبار الطيران، عدد ٥، مايو ١٩٤٩، ص ٤٤

^(١٨٢) المقطم، ٢١ أكتوبر ١٩٣٤، ص ٥

^(١٨٣) جاء في الإعلان: "هل لم تطر إلى الآن؟؟ يجب أن تكون عسرياً وتجرب الطيران، اذهب إلى مطار الدخيلة أيام ... حيث تجد طائرات فخمة مريحة في انتظارك، تركيبها وتتنزه عليها بأجر زهيد ... ستجد سيارات خاصة تقا لك مع أصدقائك في كل وقت أمام فندق سيسل إلى المطار وبالعكس. المقطم، ١٥ لإبريل ١٩٣٣، ص ٣

^(١٨٤) مجلة معهد مصر للطيران، يونيو ١٩٤٢، ص ٢

^(١٨٥) الأهرام، ١٧ نوفمبر ١٩٣٤، ص ٢

وقدمت مجلة الطيران مسابقات دورية ، إما في شكل أسئلة مباشرة عن الطيران، أو على هيئة كلمات متقاطعة عن أخبار الطيران، ويرسل الحل إلى مقر إدارة المجلة بمطار ألماتة. وكل من تتطابق حلوله مع الإجابة الصحيحة ترسل له تذكرة مجانية لنزهة جوية على طائرات المدرسة، وتنتشر أسماء الفائزين في العدد التالي.^(١٨٦) وبذلك ضمنت الشركة توزيع أكبر عدد من المجلة،^(١٨٧) المجلة،^(١٨٧) ومن ثمَّ زيادة ثقافة الطيران، أما الجوائز في شكل رحلات طيران فتزيد من عشاق الطيران ومن معرفة الأهالي بالطيران عملياً.

ولم تقتصر الدعاية لمصر للطيران على الداخل، وإنما امتدت إلى الخارج على الصعيدين العربي والعالمي، فعلى المستوى العربي تولى بنك مصر الدعاية للشركة ضمن مشروعاته الاقتصادية، لتوسيع أنشطتها في جميع أنحاء الوطن العربي، فأنتجت شركة أستوديو مصر أفلاماً عن أنشطة شركات البنك إضافة إلى الجريدة السينمائية الإخبارية، لعرضها في جميع دور السينما في العالم العربي. وقد عززت أفلام أستوديو مصر صورة شركة مصر للطيران ومكانتها في الوطن العربي.^(١٨٨)

وعلى النمط الأوربي قرر محمد حاذق أن يقوم منفرداً برحلة إلى الهند والعودة، على متن إحدى طائرات مصر للطيران، في مهمة دعائية للشركة، يهبط خلالها في عدة مدن، منها حيفا وعمان وبغداد وبندر عباس وكراتشي، وجاءت الرحلة تحت رعاية نادي الطيران الملكي، وهي الرحلة الأولى من نوعها لطيار وطائرة تابعين لمصر للطيران. وقد حضر وداع حاذق عدد كبير من المهتمين بالطيران، وعلى رأسهم أحمد حسين وكيل النادي وكمال علوي مدير مصر للطيران، وطلاب مدرسة مصر للطيران، وقامت إحدى طائرات الشركة وعلى متنها اثنين من أبنائها هما لطفية النادي ومحمد أمين، بمرافقة حاذق إلى بلبيس، نيابة عن طلبة المدرسة، ثم عادا بالطائرة من بلبيس تاركين حاذق يواصل رحلته.^(١٨٩)

^(١٨٦) مجلة مدرسة مصر للطيران، مايو ١٩٤١، ص ٩، وعصر الطيران، عدد ٣٠ و ٣١، مارس ١٩٥٨، ص ٤٥

^(١٨٧) بداية من عام ١٩٤٩ بدأت المجلة باسم "أخبار الطيران" وتباع بثلاثة قروش.

^(١٨٨) إريك دافيز، مرجع سابق، ص ٢١٨

^(١٨٩) البلاغ، ٧ ديسمبر ١٩٣٤، ص ٦

وكانت شركة مصر للطيران تنتهز فرصة وصول مندوبي شركات السياحة الأوروبية إلى مصر وتوجه إليهم الدعوة لزيارة مقر الشركة وورشها.^(١٩٠) وكان طلعت حرب لا يتوانى في اقتناص الفرصة، فأتت زيارات العمل التي قام بها مع رفاقه في العواصم الأوروبية على طائرات مصر للطيران، كان يطلب من الطيار أن يحلق فوق العاصمة التي يزورونها ببعض رجال الأعمال وكبار الشخصيات من المصريين وأسرهم.^(١٩١) وهي دعاية للشركة وتشجيع عملي لأبناء مصر على ركوب الطائرة.

ثانياً: مهرجانات الطيران [محلية ودولية]

عندما سُئل محمد رشدي - مدير مصر للطيران في مرحلة الاستيلاء - عن الوسائل العملية لنشر الطيران في مصر ذكر منها إقامة المهرجانات والمؤتمرات الخاصة بمختلف أنواع الطيران.^(١٩٢) وقد حرصت الشركة على المشاركة في الحفلات والمهرجانات العامة المحلية منها والدولية، من باب الدعاية ونشر الطيران في المجتمع المصري، فبمناسبة مرور خمسة عشر عاماً على تأسيس بنك مصر دعت اللجنة القومية إلى حفل شاي بحديقة الأزبكية، فاكتملت الحديقة بالمدعوين، وشاركت ثلاث طائرات لمصر للطيران في الاحتفال بالتحليق في سماء الحفل.^(١٩٣)

وبمناسبة العيد الفضي لمصر للطيران عام ١٩٥٧ أقامت الشركة مهرجاناً جويّاً في مطار إمبابه حضره جمهور كبير، كما أقيم حفل استقبال في نادي طلعت حرب بإمبابه، دعي إليها كبار رجال الطيران المدني والحربي والمهتمين بالسياحة والتجارة ورجال الإعلام. وبهذه المناسبة أهدى رئيس الجمهورية معهد مصر للطيران طائرة تدريب من طراز "سوبر إيرو ٤٥"^(١٩٤) وشاركت

(١٩٠) أخبار الطيران، عدد ١٤، فبراير ١٩٥٠، ص ٤

(١٩١) المقطم، ١٨ يونيو ١٩٣٣، ص ٤

(١٩٢) أخبار الطيران، العدد الأول، يناير ١٩٤٩، ص ١٠

(١٩٣) البلاغ، ١٨ مايو ١٩٣٥، ص ٦

(١٩٤) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة إلى الجمعية

العمومية عن عام ١٩٣٧

مصر للطيران في الاحتفالات والأعياد السنوية، وكانت تخفض أسعار الطيران في تلك المناسبات.^(١٩٥)

كما شاركت مصر للطيران الأسرة المالكة أفراحها، ومنها المشاركة في المهرجانات التي كانت تقام في القاهرة والإسكندرية في عيد ميلاد الملك، حيث تحمل إحدى الطائرات بعض الأهالي وتطوف بهم في سماء المهرجان.^(١٩٦) وكذلك مناسبة ميلاد الأمراء والأميرات، ففي الاحتفال بميلاد الأميرة فادية عام ١٩٤٣ قام سرب من طائرات المدرسة برحلة إلى القصر الملكي في عابدين، فحلّقوا فوقه ثلاث مرات على ارتفاع منخفض. وبمناسبة شفاء الملك طار سرب من طائرات المدرسة إلى أسبوط [نوفمبر ١٩٤٣] فعرضوا بعض الألعاب البهلوانية، وحلّقت الطائرات في سماء المهرجان ببعض الأهالي.^(١٩٧) فكان فرصة لنشر الطيران في صعيد مصر، والملاحظ أن طائرات المدرسة هي التي تقوم بالمشاركة في المهرجانات الداخلية العامة، دعاية لتعليم الطيران، ليرى الناس نتائج نهضة الطيران ممثلة في طلاب المعهد.

وكانت الأعياد الوطنية فرصة لنشر الطيران، ففي مارس ١٩٤٧ احتفلت مصر بجلاء القوات البريطانية عن المواقع التي خضعت لها إبان الحرب العالمية الثانية، مثل مطار الدخيلة وأبي قير وهليوبوليس الحربي ومطار غرب القاهرة. ونظم نادي الطيران احتفالاً بهذه المناسبة، حضره حوالي ثلاثة آلاف شخص يتقدمهم الملك فاروق، وضم المهرجان مسابقات في السرعة لمسافة خمسة وسبعين ميلاً، والهبوط الاضطراري والألعاب البهلوانية. وقدمت جوائز باسم شركة مصر للطيران، والنبيل عباس حليم، وجوائز للسيدات المشاركات باسم حرم قائد الجناح إبراهيم جزارين وحرم جمال قطبي عضو مجلس إدارة مصر للطيران، كما شارك سلاح الطيران الملكي في المهرجان.^(١٩٨)

وفي ظل حكومة الثورة (١٩٥٢ - ١٩٥٦) شاركت الشركة في مهرجانات وأعياد التحرير بسيارة مزدانة بالورود، عليها نموذج لإحدى الطائرات، وامتألت العربات بالبالونات الملونة التي

^(١٩٥) البلاغ، ٤ مايو ١٩٣٥، ص ٨

^(١٩٦) السياسة، عدد إبريل ١٩٣٤، ص ٦

^(١٩٧) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٣، ص ٨

^(١٩٨) المصدر نفسه، عدد مارس ١٩٤٧، ص ٣، وعدد إبريل ١٩٤٧، ص ٣

توزعها إحدى المضيفات على الأطفال في العرض.^(١٩٩) وفي ذكرى الثورة قامت الطائرات بالتحليق فوق مدن القاهرة وبور سعيد، ونثرت في الميادين العامة صور الرئيس عبد الناصر وأقلام مطبوع عليها علم الجمهورية، كما نثرت أعلام على الجمهور، مذيلاً بعضها بتوقيع رئيس الجمهورية، ومن يقع في يده علم عليه توقيع الرئيس تستضيفه مصر للطيران ثلاثة أيام.^(٢٠٠) وهكذا ظل نشر الطيران من أهم أهداف الشركة فترة طويلة من عمر الشركة.

ويأت دور المؤتمرات الدولية، التي أقيمت على أرض مصر، والسباقات التي صاحبتهما وأثرها في نشر ثقافة الطيران، كان أول عهد المصريين بهذه السباقات في عام ١٩١٠^(٢٠١) قبل دخول الطيران مصر بأكثر من عشرين عاماً. ومن حسن الطالع أن يعقد مؤتمر الطيران الثالث والثلاثون عام ١٩٣٣ على أرض مصر، بعد عام واحد من بداية نشاط شركة مصر للطيران، برعاية نادي الطيران ومصر للطيران، وفي الوقت الذي تبذل فيه الشركة قصارى جهدها لنشر ثقافة الطيران في ربوع الديار المصرية. افتتح الملك أحمد فؤاد المؤتمر بدار الأوبرا، بحضور البرنس ببسكو رئيس الاتحاد الدولي للطيران ولفيف من المسؤولين عن الطيران والمهتمين به في العالم.^(٢٠٢) وقررت الحكومة في البداية دعم اللجنة المنظمة للمؤتمر بثلاثة آلاف جنيه، زادت إلى خمسة آلاف، كما تحملت نفقات الحفلين الساهرين بسراي عابدين وسراي القبة ليلتي ٢١ و ٢٢ ديسمبر.^(٢٠٣)

عُقد المؤتمر على أربع جلسات أيام ٢١ و ٢٢ و ٢٣ ديسمبر، وإلى جانب الجلسات بدأ سباق المسافات الطويلة من مطار المازة إلى أسيوط والعودة إلى القاهرة مروراً بالواحات الخارجية والداخلية والفرافرة والبحرية. واشترك في السباق ثمان وعشرون طائراً، منهم ست طائرات من فرنسا، وثمان من الجزائر يقودها فرنسيون، واثنان من المغرب، يقودهما فرنسيان أيضاً، وست من إنجلترا، واثنان من إيطاليا، وطائرة من كل من بلجيكا وألمانيا. وشاركت مصر للطيران بطائرتين، هما

(١٩٩) عصر الطيران، العدد الثاني، أكتوبر ١٩٥٥، ص ٤

(٢٠٠) المصدر نفسه، العددان ٣٣ و ٣٤، يوليو ١٩٥٨، ص ٦٠

(٢٠١) ورد تفصيل لهذا السباق في التمهيد

(٢٠٢) المقطم، ٢١ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١

(٢٠٣) الأهرام، ٦ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٨

الأصغر بين الطائرات المشاركة، يقودهما محمد حازق وأحمد سالم.^(٢٠٤) وتم عمل فحص عام على الطائرات قبل السباق.^(٢٠٥) وفي السباق فاز الإنجليزي لندس إيفرارد بالجائزة الأولى، ثم جاء بعده الفرنسي شال، ثم شوابي الألماني في المركز الثالث.^(٢٠٦)

وفي سباق السرعة بين القاهرة والإسكندرية، الذي شاركت فيه لطفية النادي، فاز بالجائزة الأولى الفرنسي بوجيه، بعد حجب الجائزة عن لطفية التي وقعت في خطأ فني، وفاز بالجائزة الثانية البلجيكي هانسيز، أما السباق الثالث فكان لمهارة الوقوف أطول فترة في الجو بعد توقف محرك الطائرة إذا كانت بمحرك واحد، وتوقف أحد المحركين إذا كانت بمحركين لضمان سلامة الهبوط. وفاز بالجائزة الأولى الإنجليزي إيفرارد، بطائرة ذات محركين، مكث بها اثنتي عشرة دقيقة، وحصل أحمد سالم على المركز الثاني بطائرة ذات محرك واحد، مكث بها أربعة دقائق و ٣٥ ثانية بعد توقف المحرك.^(٢٠٧)

أثار نجاح المؤتمر وسباقاته ضجة في كل الأوساط، وأجمع رجال الاقتصاد والحرب أن مستقبل أي بلد مرهون بتقدمه في الطيران، ونادت الصحافة المصرية بإنشاء وزارة للطيران أسوة بوزارة البحرية، فالطيران لا يقل أهمية عن البحرية إن لم يفقها، كما طالبت بتمصير مصلحة الطيران المدني. وكان السباق فرصة كبيرة لتشهد سماء مصر من الإسكندرية إلى أسبوط والواحات سباقاً بين عدد كبير من الطائرات لأول مرة، مع بداية نشاط مصر للطيران، كما كان السباق

(٢٠٤) كانت طائرة محمد حازق هي ثالث طائرة تصل مطار أسبوط، فكان من المنتظر أن يحقق بها مركزاً متقدماً، عل الرغم من إمكاناتها المحدودة فهي بمحرك واحد ومقعد واحد، غير أنها تعرضت لحادث قرب الواحات الخارجية، إثر حدوث شرخ في خزان الزيت، فاضطر حازق للهبوط وسط الصحراء، في منطقة عسرة، وبذلت اللجنة المنظمة جهوداً كبيرة في الوصول إلى مكان حازق في أسرع وقت، المصدر نفسه،

٢٢ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩

(٢٠٥) البلاغ، ٢٠ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٣

(٢٠٦) المقطم، ٢٥ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٤

(٢٠٧) الأهرام ٢٣ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩

والمؤتمر فرصة مناسبة لتنشيط السياحة في مصر فلم ينس منظمو السباق أن يضعوا برنامجاً خاصاً بالضيوف لزيارة المعالم السياحية.^(٢٠٨)

وبعد ثلاث سنوات فكرت مصر في استضافة سباق الطيران الدولي مرة أخرى، وفي هذه المرة أصبحت الرؤية السياحية أكثر وضوحاً، فكانت هدفاً واضحاً أمام منظمي البرنامج. وكان من المقرر أن يبدأ السباق في نوفمبر ١٩٣٦ لكنه تأخر إلى فبراير ١٩٣٧، على أن يبدأ السباق من القاهرة إلى الغردقة على ساحل البحر الأحمر، ثم إلى أسوان حيث يقضى الطيارون الليل، ويطيرون في اليوم التالي إلى الأقصر، لزيارة الأماكن الأثرية، ثم العودة إلى مطار ألماتة مروراً بالواحات الخارجية والداخلية والفرافرة والبحرية، وبذلك تبلغ المسافة الإجمالية للسباق [١٣٠٣] أميال، وتحسب نتيجة كل مرحلة على حدة.^(٢٠٩)

كانت مصر للطيران قد استعدت لهذا السباق بخمس طائرات، فهي فرصة لإثبات الذات أمام أمهر طياري العالم، ولتثبت للمصريين أنها تضم كفاءات لا تقل عن نظرائها في العالم. شارك في السباق أربعون طياراً.^(٢١٠) وتعاونت وزارة الحربية مع نادي الطيران، فاستعدت محافظتي البحر الأحمر والصحراء الجنوبية بالسيارات ودوريات الهجانة والإسعافات الأولية، لتقديم المساعدات اللازمة في حالة الهبوط الاضطراري، وتم استدعاء المحافظين للتشاور مع منظمي السباق.^(٢١١)

ونتيجة للتطور فن الطيران حسبت النتيجة بطريقة مختلفة عن السباق الماضي، نتيجة لتطور فن الطيران، فلم تعد النتيجة تحسب على السرعة وحدها. وإنما يضاف إليها استهلاك الوقود والطيران أطول فترة دون التزود بالوقود، والطيران لأطول مسافة دون هبوط. وتعتمد النتيجة النهائية بمتوسط نتائج المراحل الثلاث. وفي المحصلة النهائية حصدت ألمانيا المراكز الأولى والثاني والرابع، بينما كان المركز الثاني بلجيكي، والخامس إنجليزي والسادس فرنسي. وجاء أحمد سالم في المركز

(٢٠٨) المصدر نفسه، ٢٧ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩

(٢٠٩) الجهاد، ٩ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٧

(٢١٠) منهم خمسة طيارين مصريين، وثمانية من كل من إنجلترا وفرنسا، وخمسة من ألمانيا، وأربعة من كل من

بلجيكا وتشيكوسلوفاكيا، وثلاثة من إيطاليا، وبولندي واحد. البلاغ، ٢٣ فبراير ١٩٣٧، ص ٤

(٢١١) المصدر نفسه، ٣١ يناير ١٩٣٧، ص ٦

الثامن، متساوياً مع الفرنسي لوميه بطائرته العملاقة، بالرغم من تراجعها في السرعة إلى المركز الرابع والثلاثين، ولكنه جاء في المركز الخامس في استهلاك الوقود، وذلك لتواضع طائرته مقارنة بزملائه في السباق.^(٢١٢) وقراءة نتائج السباق توضح مدى تفوق الألمان على الإنجليز والفرنسيين، وهو أمر له دلالاته في هذه الفترة الحرجة من التاريخ السياسي والعسكري للعالم ولأوروبا بصفة خاصة.

وظهر في مهرجان عام ١٩٣٧ فارق السرعة الكبير عن سباق ١٩٣٣، بما يدل على تقدم فن الطيران وصناعة الطائرات، كما تطورت وسائل الراحة في الطائرات، وزادت المحركات قوة ومثانة، إضافة إلى ظهور محركات الديزل التي أثبتت كفاءة عالية وقوة وزيادة مدى الطيران، وانخفاض تكاليف الوقود، وهي تمثل طفرة في عالم الطيران، وتخطط شركة لوفت هانز الألمانية لاستبدال محركات طائراتها الحالية تدريجياً بمحركات ديزل ، لأن ذلك سيعود عليها بربح وفير، ولم يبق سوى تقنيات الصعود والهبوط، وبخاصة في المحطات الرملية دون أي تقدم، بما يسبب بعض المشاكل، فمع التقدم تستطيع الطائرات أن تطير أطول فترة ممكنة دون الحاجة إلى التزود بالوقود، لكن قد تضطرها الحاجة إلى الهبوط في منطقة جبلية أو رملية، فلا بد من تطوير وسائل الهبوط.^(٢١٣)

أما الطيران المصري في السباق فلم يحقق نتائج ملموسة باستثناء أحمد سالم، الذي حقق معجزة بحصوله على المركز الثامن بطائرة متواضعة، وفاز بجائزة أول مصري وقدرها مائة جنيه، وكانت مصر للطيران قد شاركت بمتسابقين فقط هما أحمد سالم ولطفية النادي^(٢١٤) التي جاءت في المركز الثاني والثلاثين. وشاركت وزارة الحربية بمتسابق واحد هو أحمد ناجي.^(٢١٥) الذي حصل على المركز السابع عشر، وانضم إلى السباق النيبيلان عمر حليم وعباس حليم، كل بطائرته

(٢١٢) الأهرام، ٤ مارس ١٩٣٧، ص ٤

(٢١٣) المصدر نفسه، ٦ مارس ١٩٣٧، ص ٢

(٢١٤) يأتي تفصيل لدورها في الفصل الخاص بالمرأة.

(٢١٥) تخرج أحمد ناجي في المدرسة الحربية، ثم حصل على شهادة الطيران في مدرسة أبي صوير الإنجليزية، وسافر في

بعثة إلى إنجلترا مرتين، درس خلالهما الطيران واللاسلكي، وشارك في السباق بطائرة حربية صغيرة ذات محرك واحد.

البلاغ، ٢٣ فبراير ١٩٣٧، ص ١

الخاصة، فبينما وقع حادث لطائرة الأول^(٢١٦) فاز الثاني بالمركز العشرين في السباق^(٢١٧). والسباق يعكس تفوقاً للعقلية المصرية إذا ما قورنت الطائرات المصرية المشاركة في السباق بالطائرات الأجنبية.

أما عن الجمهور المصري فيقول مراسلو الصحف "أقبل أهل مصر على مهرجان الطيران بصورة تبشر بمستقبل عظيم للطيران، لكن الأفضل أن ينتقلوا من مجرد مشاهدين إلى مشاركين بأولادهم في تعلم هذا الفن، فلا تبخل الأمهات بأبنائهن، لأن الموت الذي يخشاه الناس يأتيهم ولو كانوا في بروج مشيدة، وهم آمنون مطمئنون في بيوتهم أو في الطرق الممهدة."^(٢١٨)

وبذلك ساهمت المهرجانات المحلية والدولية التي أقيمت على أرض مصر مساهمة عملية فعالة في نشر ثقافة الطيران بين مختلف طبقات الشعب المصري، وحققت السباقات الدولية التي عقدت في سماء مصر - بعيداً عن نتائج الطائرات المصرية فيها - الهدف في نشر ثقافة الطيران بما قدمته من منافسات وما عرضته من أحدث فنون الطيران، وما أثاره تقدم تقنية الطائرات من ضجة إعلامية.

ثالثاً: دور أندية الطيران

تقوم أندية الطيران بدور مهم في نشر ثقافة الطيران في المجتمع، والبحث عن البراعم من هواة الطيران، وتنمية موهبتهم وتقديمهم إلى الجهات المختصة. وقد آمنت الحكومة بهذا الدور في فترة متأخرة، فأعفت أندية الطيران من الرسوم الجمركية، باعتبارها معاهد لتعليم فن الطيران ونشر ثقافته بين المصريين، وكذلك إعفاء الطائرات الخاصة بأعضاء النادي من هذه الرسوم، طوال فترة وجودها في حوزتهم.^(٢١٩)

^(٢١٦) انسحب الأمير عمر حلیم من السباق بعد أن أصيبت طائرته بعطب عند مغادرتها مطار الغردقة، لكنها هبطت في مطار الأقصر بسلام. المصدر نفسه، ٢٦ فبراير المصدر نفسه، ٢٦ فبراير ١٩٣٧، ص ١

^(٢١٧) الأهرام، ٢ مارس ١٩٣٧، ص ١٠

^(٢١٨) البلاغ، ٢٨ فبراير ١٩٣٧، ص ١

^(٢١٩) أخبار الطيران، عدد ٤١، مايو ١٩٥٢

وقد تأسس أول نادٍ للطيران مع أول إطلالة للشعب المصري على عالم الطيران عام ١٩١٠، غير أن الوقت كان مبكراً جداً، فراح النادي في سبات عميق، حتى أعيد افتتاحه مرة أخرى في عام ١٩٣٠؛ ليبدأ نشاطه الفعلي على يد نخبة من المهتمين بالطيران من أبناء مصر. وأصبح لنادي الطيران الملكي ثلاث مهام رئيسية، **المهمة الأولى**: ثقافية وتتمثل في إلقاء محاضرات تتعلق بالطيران والعلوم المتصلة به، وعرض الأفلام الثقافية، والإشراف على المكتبة، وتزويدها بكل ما هو حديث عن الطيران. **والمهمة الثانية**: خاصة بالطيران الشراعي، وتهتم بنشر ثقافته بين الشباب، وصنع الطائرات الشراعية، والإشراف على تعليمه. أما **المهمة الثالثة**: فتتعلق بنماذج الطائرات، ونشر هواية صنع النماذج بين طلاب المدارس، وتنظيم المسابقات بينهم في هذا المجال.^(٢٢٠)

ووافقت الحكومة في عام ١٩٣٢ على إعفاء النادي من رسم الوارد على الطائرات التي يستوردها، على اعتبار أنه من المعاهد العلمية، التي تعمل على نشر الطيران في البلاد. ورأت وزارة المالية الموافقة على إعفاء الطائرات التي يستوردها مصريون من أعضاء النادي، على ألا تستعمل في أغراض النقل أو التجارة، وعند بيعها للغير تُدفع عنها الرسوم الجمركية. وبالفعل أعفت وزارة المالية أحمد سالم من الرسوم المقررة على طائرته الخاصة.^(٢٢١) وطالب النادي بإلغاء الرسوم الجمركية على الطائرات الخاصة، وقدرها ١٥% حتى لو كان صاحبها من غير أعضاء النادي، لتنشيط حركة الطيران بين المصريين.^(٢٢٢)

ويعد الطيران الشراعي [بدون محرك] البوابة الرئيسية لمن أراد أن يتعلم الطيران الآلي، وهو نشاط رياضي، فيحتاج من قائده إلى حركة دوّوب وبقظة لاستغلال تيارات الهواء الصاعدة.^(٢٢٣) وقد تبنى نادي الطيران الملكي مهمة نشر الطيران الشراعي، واستعان في البداية بخبير الطيران

(٢٢٠) المصدر نفسه، عدد ١٣، يناير ١٩٥٠، ص ٨

(٢٢١) المقطم، ٢ يوليو ١٩٣٢، ص ٦

(٢٢٢) المصدر نفسه، ١٨ يوليو ١٩٣١، ص ٥

(٢٢٣) يتم تطيير الطائرة الشراعية بوضعها ضد اتجاه الريح، وتسحبها طائرة آلية أو ونش أو عربة بسلك من الصلب حتى تصل إلى ارتفاع مناسب، فيقوم الطيار بفصل السلك، ويبدأ في الانحدار بها باحثاً عن التيارات الهوائية الصاعدة، فإن لم يجد يكمل دورته حول المطار ويهبط بها، أما إذا صادف طياراً يستغله في الصعود بالدوران داخل عمود الهواء، كما تفعل الطيور. **عصر الطيران**، عدد ٣٥، سبتمبر ١٩٥٨، ص ١٠

الشراعي الفرنسي Bevies الذي أحضر معه طائرتين شراعتين للنادي، وقام بإلقاء عدة محاضرات عن فن الطيران الشراعي ودراسة التيارات الهوائية في مصر، وأوضح الخبير الفرنسي أن الطيران الشراعي يساعد في إعداد طيارين على مستوى عالٍ من الكفاءة والخبر، ومن مميزاته أنه قليل التكاليف، ويمكن استخدامه في الحروب في اختراق المجال الجوي للعدو ليلاً والإنزال خلف خطوط العدو لأنه لا يحدث صوتاً.^(٢٢٤)

وظل نادي الطيران الملكي يرفع الطيران الشراعي إلى أن تأسس نادي الطيران الشراعي عام ١٩٣٥، بجهود النبيل عباس حليم، لكن النادي أغلق أبوابه بسبب كثرة التكاليف، وكاد الطيران الشراعي أن يندثر لولا أن تدارك نادي الطيران الملكي المسألة، فأعاد افتتاح النادي مرة أخرى عام ١٩٣٦، واشترى طائرتين وأولاه عناية، فانتعش واشترك فيه لفيف من طلبة الجامعات، وافتتح النادي مدرسة لتعليم الطيران الشراعي مع بداية عام ١٩٣٧، وأسند إدارتها للبارون De Lamaze وكانت تمنح شهادات حرف أ، ب، وج.^(٢٢٥) وفي عام ١٩٣٨ أوفد نادي الطيران فايق جرجس إلى ألمانيا للتوسع في دراسة الطيران الشراعي، فحصل على أعلى إجازة [ج الفضية] وحقق أرقاماً قياسية في الطيران الشراعي لمصر، فطار لمسافة خمسين كيلو متر خلال خمس ساعات طيران متصلة على ارتفاع أكثر من ألف متر.^(٢٢٦)

وما لبثت الحرب العالمية أن اشتعلت في أوروبا، فأغلقت مدرسة الطيران الشراعي، وباع النادي طائراته للسلطات البريطانية، حيث اختصت الحكومة نفسها باستخدام هذا النوع من الطيران إبان الحرب، وظلت المدرسة مغلقة حتى نجح الطيار المصري حسن كامل في الوصول بطائرة شراعية من أوروبا ليلفت النظر إلى خطورة بقاء مدرسة الطيران الشراعي مغلقة. وقد عهد نادي الطيران إلى حسن كامل دراسة الوسائل الكفيلة بالنهوض بالطيران الشراعي في مصر.^(٢٢٧) وفي النصف الثاني من عام ١٩٥١ اتفق نادي الطيران على شراء خمس طائرات شراعية من إنجلترا، وأنهت مصر

^(٢٢٤) الأهرام، ١٤ مايو ١٩٣٢، ص ٨

^(٢٢٥) المصدر نفسه، ٣ مارس ١٩٣٧، ص ٩

^(٢٢٦) الطيران، نوفمبر ١٩٤٣، ص ٨

^(٢٢٧) أخبار الطيران، العدد الخامس، مايو ١٩٤٩، ص ٨

للطيران عملية الاستيراد. وتعاقد النادي مع Robert Sewn مُعلم الطيران بنادي York Shier ليعمل كبيراً لمعلمي معهد الطيران الشرعي المصري والإشراف عليه.^(٢٢٨)

وكان اشتراك الطالب في معهد الطيران الشرعي يقدر بجنيه واحد، إضافة إلى جنيهان تأمين ضد حوادث الطيران، ويدفع الطالب خمسة قروش عن كل سحبة، وقام النادي بالتعاون مع معهد مصر للطيران بتجربة ناجحة، حيث التحق طالب حاصل على شهادة طيران شرعي [ج الفضية] بمعهد مصر للطيران، وبعد ساعة ونصف من التعليم المزدوج فقط تمكن من الطيران منفرداً. وقد أنشأت الحكومة في عام ١٩٥٦ معهداً آخر منتقلاً بين المدن التي يتوفر بها مكان للطيران، لنشر الوعي الجوي بين الناس.^(٢٢٩)

أما بالنسبة لنماذج الطائرات فقد جاءت في الخطوات العملية التي حددها محمد رشدي - مدير شركة مصر للطيران - لنشر ثقافة الطيران في مصر "أن تصبح صناعة نماذج الطائرات مادة أساسية في المناهج الابتدائية، ليتعلق الطفل بصناعة الطائرات، والشروط الواجب توفرها في الطائرة للصعود في الجو، ومعرفة الأجزاء الأساسية لها".^(٢٣٠) وظهرت فكرة النماذج بداية لدى مصممي الطائرات الكبيرة، الذين عمدوا إلى إجراء تجارب الطيران واختباره على النماذج المصغرة للطائرات التي يقومون بتصميمها، لإنقاذ حياة طياري الاختبار ورؤوس الأموال التي كانت تذهب مع الريح خلال التجارب، علاوة على أنها تجارب عملية سريعة تساعد على تقدم الطيران.^(٢٣١)

والواقع أن فكرة النماذج لدى نادي الطيران المصري قد بدأت منذ عام ١٩٣٨، لتدريب الشباب [وليس الأطفال] على صنع نماذج صغيرة للطائرات توضح أجزاء الطائرة بدقة، وتجري مسابقات بين الشباب في صنع هذه النماذج وتطيرها. وقد تنبّهت الدول الكبرى لأهمية النماذج فعممتها بين

^(٢٢٨) المصدر نفسه، عدد ٣١، يوليو ١٩٥١

^(٢٢٩) عصر الطيران، عدد ٣٥ و ٣٦، سبتمبر ١٩٥٨، ص ١١

^(٢٣٠) أخبار الطيران، العدد الأول، يناير ١٩٤٩، ص ١١

^(٢٣١) المصدر نفسه، ص ٣٤

طلبة المدارس، وهي تمثل دعاية كبرى للطيران، وتكيف عقلية الشباب مع ميكانيكا لطيران، وتغرس حُبّه في الكبار والصغار. (٢٣٢)

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية حققت صناعة نماذج الطائرات تقدماً كبيراً في الدول الأوروبية، فصنعت لها محركات وتعددت أنواعها، وأصبح بعضها يمكن التحكم فيه لاسلكياً من الأرض، لذا قرر نادي الطيران المصري تنظيم محاضرات في الإدارات التعليمية والمدارس، شملت إلى جانب المحاضرات النظرية عروضاً لأفلام سينمائية عن الطيران، وتنظيم مسابقات وتوزيع جوائز. وقررت بعض المدارس إنشاء قسم خاص بنماذج الطائرات، وهي خطوة أولى لتثقيف الناشئة بثقافة الطيران، ليكون نواة صالحة للعاملين في مجال الطيران من طيارين وملاحين ومهندسين وميكانيكيين وضباط لاسلكي وضباط حركة، وغيرهم من الموظفين اللازمين لشركات الطيران وسلاح الجو المصري وإدارة المطارات والورش الخاصة بهم. (٢٣٣)

ومع انتشار صناعة النماذج في مصر أخذ نادي الطيران ينظم المسابقات ويوزع الجوائز، تحت إشراف الاتحاد الدولي للطيران، وبلغ اهتمام الاتحاد الدولي بصناع النماذج أن أصدر لها شهادة رسمية تُعطى للهواة بعد أداء اختبارات خاصة أمام لجنة فنية من أعضاء نادي الطيران الملكي، ممثلاً عن الاتحاد الدولي. (٢٣٤)

ولم يقتصر العمل في نشر ثقافة الطيران على جهود مصر للطيران ونادي الطيران وإنما ظهرت أندية أخرى، ففي عام ١٩٤٨ تأسس معهد ثقافة الطيران بغرض نشر هذه الثقافة بين أكبر عدد من الشباب، وبث الوعي الجوي بين الناشئة، وذلك من خلال برنامج عملي يتلخص في إقامة المعارض العامة والخاصة لكل ما يتعلق بثقافة الطيران، وإلقاء المحاضرات وعرض الأفلام لشرح نظرية الطيران، وتنظيم مناظرات ومناقشات حول صناعة نماذج الطائرات، وطرق تطييرها علمياً وعملياً، ولا يتقاضى المعهد أية رسوم نظير أي من هذه الخدمات. (٢٣٥)

(٢٣٢) البلاغ، ٩ إبريل ١٩٣٨، ص ٤

(٢٣٣) أخبار الطيران، عدد ١١، نوفمبر ١٩٤٩، ص ص ١٢ و ١٣

(٢٣٤) المصدر نفسه، عدد نوفمبر ١٩٥١، ص ٢٧

(٢٣٥) الوعي الجوي، العدد الأول، يوليو ١٩٧٢، ص ٢٧

كما تأسست أندية ذات طابع محلي؛ ففي مدينة الإسكندرية تألفت لجنة من ست أعضاء من هواة الطيران، بينهم مصري واحد، في إبريل ١٩٣٣ للاتصال بهواة الطيران لتأسيس ناد عام للطيران، لتوفير تسهيلات الطيران بنفقات معقولة. وقد حضر للاجتماع نيابة عن مصر للطيران كمال علوي وكابتن سبور، وأكد تقديم الشركة خدماتها للنادي.^(٢٣٦) وتحت رعاية نادي الطيران الملكي تم إنشاء معهداً للطيران بطنطا، يمتلك ورشة فنية لصناعة نماذج الطائرات، ويعمل على نشر هذه الثقافة بين طلبة المدارس الثانوية.^(٢٣٧)

وقد أثمرت هذه الجهود فعلى سبيل المثال في عام ١٩٣٥ نجح الشاب عثمان حمدي عضو نادي الطيران الملكي وخريج مدرسة الهندسة الملكية في تصميم طائرة صغيرة بمقعد واحد بتكلفة لا تزيد عن مائة وخمسين جنيهًا، وهو ما يوازي سعر سيارة صغيرة آنذاك، وتستغرق الرحلة بها بين الإسكندرية وأسوان حوالي ثمان ساعات، يتخللها ساعة راحة في منتصف الطريق، وتستغرق خلال هذه الرحلة بنزين وزيت بتسعين قرشًا، علماً بأن سعر تذكرة القطار للدرجة الأولى في المسافة ذاتها ٧٧٤ قرشًا، وتلافي فيها الكثير من السليبيات التي يعاني منها الطيارون في الطائرات الكبيرة في الإقلاع والهبوط وقوة المحرك وصوته. وعندما عرض عثمان اختراعه على كمال علوي مدير مصر للطيران وسكرتير النادي حبذ الفكرة ووعد بتقديم كل التسهيلات. وعندما عرض المشروع على سير كونتن براند مدير عام مصلحة الطيران المدني أعجب بدقته، لكنه طلب عرض الفكرة على لجنة فنية متخصصة بوزارة الطيران البريطانية ليصرح له بالتصميم والتنفيذ، الأمر الذي يتطلب دفع رسم قدره خمسين جنيهًا، وضرورة سفر المخترع إلى لندن، غير أن المهندس الشاب لم يكن يملك كل هذه التكاليف، فوعده براند بعرض الأمر على الوزارة.^(٢٣٨)

وهكذا تضافرت جهود مصر للطيران ونادي الطيران لنشر هذه الثقافة الجديدة بين طبقات الشعب المصري، من خلال برامج عملية وثقافية وترفيهية محكمة، فكان عليهما أن يهيئا الشعب المصري لتقبل فكرة الطيران باعتباره واحدة من أفضل وسائل النقل، فقامت مصر للطيران بالجانب

(٢٣٦) المقطم، ٤ مايو ١٩٣٣، ص ص ٥ و ٦

(٢٣٧) أخبار الطيران، عدد ٣، مارس ١٩٤٩، ص ٦١

(٢٣٨) البلاغ، ٢٨ يوليو ١٩٣٥، ص ص ١، ٥

العملي، بينما تحمل النادي الجانب التنقيفي من محاضرات وشرائط سينما وطيوان شراعي وصناعة نماذج ومسابقات، فوق عليه عبء إعداء النشاء ذهنيّاً وبدنيّاً للعمل في مجال الطيران، كما ألقبت على كاهله أيضاً مهمة تنقيف جيل من الأدباء، حتى لا يقف عائقاً أمام طموحات أبنائه بحجة الخوف.

الفصل الثالث

تعليم الطيران

أولاً: مؤسسات تعليم الطيران

١. مدارس مصر للطيران [١٩٣٢ - ١٩٤١]

٢. معهد مصر للطيران والهندسة.

٣. مؤسسات أخرى لتعليم الطيران.

ثانياً: إعداد العنصر الفني :-

١. طيار خصوصي حرف [أ]

٢. طيار تجاري حرف [ب]

٣. مُعلم طيران

٤. إجازات طيران أخرى

٥. مهندس طيران

٦. ضابط لاسلكي

ثالثاً: الأجانب والعرب في مدارس مصر للطيران.

أولاً: مؤسسات تعليم الطيران

١ - مدارس مصر للطيران [١٩٣٢ - ١٩٤١]

رخصت مصلحة الطيران المدني لشركة مصر للطيران دون سواها حق إنشاء مدارس لتعليم الطيران، في المطارات الحكومية المدنية، وإدارتها وتوفير التسهيلات الضرورية لتعلم فن الطيران. وإعطاء المصريين الأولوية في الالتحاق بهذه المدارس، وأن تدرس في مدارسها فن الملاحة الجوية بأحدث الأساليب علماً وعملاً. وتقبل المدرسة عدداً من الطلاب بترشيح من وزير المواصلات بصفة رسمية، وبأجور يتم الاتفاق عليها من حين لآخر، وتقدم الشركة البيانات اللازمة لوزير المواصلات عن المدرسة عند طلبها. وللوزير حق التفتيش على هذه المدارس في أي وقت، وله أيضاً أن يطلب نقل أي من هذه المدارس، إذا سببت خطراً على أعمال الطيران الأخرى، في خلال اثني عشر شهراً من تاريخ الطلب، وتقوم الحكومة بتعويض الشركة عن قيمة مباني المدرسة، إضافة إلى نفقات نقل المنشآت الفنية اللازمة إلى المكان الجديد.^(٢٣٩)

بدأت شركة مصر للطيران نشاطها التعليمي عام ١٩٣٢ بافتتاح مدرسة الطيران بمطار ألماتة، تمكنت المدرسة من إتمام تعليم أول دفعة قبل أن يصدق البرلمان والمحاكم المختلطة على

^(٢٣٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢٠٢ ج٢ الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران

من مصلحة الطيران المدني، مادة ١٨

مشروع قانون الطيران، فتأخر إصدار رخص لهؤلاء الطلاب وصرف مكافآتهم حتى تم التصديق على مشروع القانون. وكانت المدرسة خير دعاية للشركة الجديدة، فشهدت إقبالاً كبيراً خلال عامها الأول، فبلغ عدد طلابها ثمانية وثمانين طالباً، حصل منهم اثنا عشر طالباً على شهادة طيار خصوصي [حرف أ] (٢٤٠)

ومع زيادة الدعاية ومعرفة الناس بالطيران زادت المطالبة الشعبية بفتح مدارس أخرى في المدن الكبرى، واستجابت الشركة فافتتحت مدرسة في مطار الدخيلة بالإسكندرية، ووفرت لطلابها تسهيلات التدريب يومين أسبوعياً، كما افتتحت مدرسة ثالثة في بور سعيد، تغلق أبوابها أثناء الشتاء نظراً لعدم صلاحية أرض المطار وتفتحها باقي فصول السنة، يتم التدريب يومين أسبوعياً حسب إقبال الطلاب. (٢٤١) والملاحظ من قراءة النشرات الأسبوعية أن مدرستي الإسكندرية وبور سعيد لا يدرسان إلا على الشهادة الخصوصية فقط إضافة إلى تأجير طائرات برحلات خاصة أو نزاهات محلية.

ومراعاة للجانب الاجتماعي أقامت شركة مصر للطيران نادياً اجتماعياً يلتقي فيه طلبة مدرسة المأظة وطيّارو الشركة وموظفوها، تقدم فيه وجبات سريعة ومشروبات بأجور معتدلة، وبه مكتبة وقاعة اطلاع وحمام سباحة وملعب تنس. وفي الدخيلة تم تجهيز شاطئ بغرفة تبديل ملابس وحمام لطلاب الطيران. والناديان يزودان دائماً بالصحف، ويبلغ اشتراك العضو بالنادي جنيهاً واحداً، وللعضو الحق في دخول أي ناد تابع للشركة. (٢٤٢)

وقراءة في أسماء طلاب مدرسة الطيران في الأعوام الأولى تبين إقبال الجاليات الأجنبية على تعلم الطيران، فيوضح تقرير المدرسة في الأسبوع الأخير من نوفمبر ١٩٣٤ على سبيل المثال أن عدد طلاب مدرسة المأظة أربعة وعشرون طالباً منهم تسعة من الأجانب، أما مدرسة الإسكندرية

(٢٤٠) المقطم، ٢٣ مايو ١٩٣٣، ص ٣

(٢٤١) وثائق مصلحة الشركات، محافظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣١١ Misr Air work flying school p.1 (Book)

(٢٤٢) المصدر نفسه، Misr Air work flying school (Book) p.1

فبلغ طلابها عشرة ليس بينهم سوى مصري واحد.^(٢٤٣) وكان طلاب مدرسة بور سعيد قبل أن تتوقف بسبب الشتاء من الأجانب أيضاً.^(٢٤٤) وكان أكثر الطلبة المصريين من النبلاء والوجهاء، أمثال عمر حليم وعباس حليم ومحمد سلطان وحسين فوده. وكان غالبيتهم يريدون الحصول على شهادة خاصة.^(٢٤٥)

بدأت عمليات تعليم الطيران في مدارس مصر للطيران بأربع طائرات جيسي موث، ذات محرك واحد وسرعتها خمسة وثمانون ميلاً في الساعة، إضافة إلى طائرة كمال علوي مدير الشركة التي أهداها للمدرسة.^(٢٤٦) والجيسي من أنجح طائرات التعليم في جميع أنحاء العالم، ثم استعانت المدرسة بطائرة ليوبارد سموث ذات مقعدين، وطائرة فوكس موث بثلاثة أو أربعة مقاعد، وأخيراً استعانت الشركة بطائرة أفرو كاديت المستخدمة في التدريب في السلاح الملكي البريطاني، وهي من أقدر الطائرات على الطيران الليلي والطيران الأعمى.^(٢٤٧) وفي عام ١٩٣٦ زاد أسطول الشركة إلى تسع طائرات ذات مقعدين.^(٢٤٨) ثم وصلت في عام ١٩٤٠ إلى اثنتي عشرة طائرة.^(٢٤٩)

وبنهاية عام ١٩٣٩ كانت مدارس مصر للطيران قد خرجت من المصريين مائتين وثمانين طياراً من الحاصلين على الشهادة الخاصة، وأربعين طياراً تجارياً، وثمانية من معلمي الطيران، بخلاف الأجانب. واستمر عطاء المدرسة خلال الحرب العالمية الثانية، ولم يطرأ على نظام

^(٢٤٣) البلاغ، ٧ ديسمبر ١٩٣٤، ص ٨

^(٢٤٤) المقطم، أول ديسمبر ١٩٣٤، ص ١٠

^(٢٤٥) السياسة، إبريل ١٩٣٤، ص ٦

^(٢٤٦) دنيا الطيران، عدد ١٦، يوليو ١٩٩٦

^(٢٤٧) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣١١ Misr Air work flying school (Book) p.1

^(٢٤٨) الجهاد، ١٩ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

^(٢٤٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣١١، مذكرة وزير الدفاع الوطني إلى مجلس الوزراء، بشأن المطارات ومدارس تعليم الطيران الممكن فتحها (١٩٤٠)

المدرسة أي تغيير سوى إلغاء الطيران الليلي، فانخفضت ساعات الطيران في المدرسة عام ١٩٤٠ إلى ٣٣٥٠ ساعة، بعد أن كانت قد ارتفعت في عام ١٩٣٩ إلى ٤٧٥٠ ساعة.^(٢٥٠)

ونظراً لظروف الحرب العالمية الثانية استعانت بريطانيا بمدرسة مصر للطيران في تدريب ما تحتاج إليه قواتها الجوية في الشرق الأوسط، فشهد شهر يونيو ١٩٤١ التحاق ستة ضباط بريطانيين بالمدرسة.^(٢٥١) وزاد العدد قبيل معركة العالمين الفاصلة مع المحور، ففي يناير ١٩٤٢ التحق بالمدرسة اثنا عشر بريطانياً.^(٢٥٢) ثم ارتفع العدد في مارس من العام نفسه إلى سبعة وعشرين بين ضابط وجندي بريطاني.^(٢٥٣) ولا تكاد النشرة الشهرية للمدرسة تخلو من الإشارة إلى بريطانيين يلتحقون بالمدرسة وآخرين يتخرجون منها. وبمقارنة الأعداد من خلال النشرات المذكورة نتبين أن عدد الحاصلين على الشهادات أقل بكثير من الملتحقين، بما يؤكد على أن المدرسة لم تكن تجيز إلا من يستحق.

ومع ظروف الحرب هذه لم تلق الأرقام السابق الإشارة إليها قبلاً لدى وزارة الدفاع الوطني التي رأت في نشاط الشركة تقصيراً، وأن عدد الخريجين كان محدوداً خلال السنوات الثماني الماضية، وأن الشركة لم تستغل الترخيص الممنوح لها بالقدر الكافي، وبخاصة أن المطارات الواقعة تحت إشراف مصلحة الطيران المدني تنتشر في طول البلاد وعرضها، وأرجعت السبب إلى ارتفاع أجور التعليم التي حددتها الشركة.^(٢٥٤) فقد عاقت الكثيرين عن الإقبال على الطيران. وتمثل الحل من وجهة نظر وزارة الدفاع في استيلاء الحكومة على المدرسة وخفض التكاليف، وفتح مدارس جديدة في الدخيلة وبور سعيد والمنيا. واقترحت الوزارة الاستيلاء على طائرات المدرسة وعددها اثنتا عشرة طائرة، إضافة إلى أربع طائرات خاصة تملكها جمعيات أهلية، على اعتبار أنها اشترتها من أموال الإعانة الحكومية، ومن ثم فهي ملك الحكومة. ويتم توزيع هذه الطائرات على المدارس

(٢٥٠) مجلة مدرسة مصر للطيران، عدد إبريل ١٩٤٤، ص ٩

(٢٥١) المصدر نفسه، عدد يوليو ١٩٤١، ص ٩

(٢٥٢) المصدر نفسه، عدد يناير ١٩٤٢، ص ١٤

(٢٥٣) المصدر نفسه، عدد إبريل ١٩٤٢، ص ٧

(٢٥٤) سيرد تفصيل لها في إعداد العنصر الفني

المقترحة، ليكون في كل من المنيا وبور سعيد طائرتان وفي الإسكندرية ثلاث طائرات، وفي ألماتة خمس طائرات. (٢٥٥)

ولا شك أن ارتفاع أجور التعليم كان معوقاً إلى حد كبير، غير أن الشركة بذلت أقصى ما في وسعها بفتح مدارس في القاهرة والإسكندرية وبور سعيد، وإن كان نشاطها في الأخيرتين يبدو محدوداً، لكنه كان يتناسب مع عدد راغبي التعلم في الإقليمين، وأغلبهم من الأجانب على نحو ما سبق. وكان من الصعب على المدرسة أن تخفض الرسوم المقررة، ولا سيما أن الحكومة لم تكن تقدم دعماً مباشراً للمدرسة. وقراءة ميزانية الشركة لا تكاد تخلو من إشارة على خسائر المدرسة كل عام، فالمدرسة تلجأ إلى تأجير طائراتها في رحلات خاصة ونزهات جوية لتوفير عائد مادي. كما أن استهلاك الوقود أثناء التدريب يحتاج إلى مبالغ طائلة.

ويضاف إلى أعباء المدرسة استهلاك الطائرات والمعدات، فالمعروف أن طائرات التدريب تكون أكثر عرضة للتلف والحوادث، نظراً لعدم خبرة طيارها من الطلاب؛ ففي ديسمبر ١٩٣٣ تعرضت إحدى طائرات المدرسة لحادث كسرت فيه اثنان من إطاراتها فوق صحراء ألماتة، وكان يقودها طالب أجنبي حديث التخرج مع صديق له، عندما طار بها على ارتفاع منخفض، فاصطدمت بقمة جبلية. وجاءت الخسائر خفيفة لقرب الطائرة من الأرض. (٢٥٦) وفي يوليو ١٩٣٥ تحطمت طائرة أخرى في نزهة جوية لطيار أجنبي أيضاً خارج مطار ألماتة. (٢٥٧)

وفي ٢٥ مايو ١٩٤٠ انتهزت وزارة الدفاع الوطني انتهاء الثماني سنوات الخاصة بالمنح التشجيعية التي تقدمها الحكومة لتشجيع الطلاب على تعلم الطيران، وفق نص المادة ٢٧ من الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران، أقول انتهزت الفرصة لتراود شركة مصر للطيران عن

(٢٥٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢-٢٠٢ / ٣١، مذكرة وزير الدفاع الوطني إلى مجلس الوزراء، بشأن المطارات ومدارس تعليم الطيران الممكن فتحها (١٩٤٠)

(٢٥٦) الأهرام، ١٥ ديسمبر ١٩٣٣

(٢٥٧) كان السويسري هانس استوكر حاصلاً على شهادة طيران من بلاده، ويعمل في إحدى شركات السيارات بالقاهرة، وقد اعتاد استئجار إحدى طائرات المدرسة بين الحين والآخر، وذات مرة اختل توازنه في الجو خارج المطار، فتحطمت الطائرة ومات هانس. البلاغ، ٧ يوليو ١٩٣٥، ص ٤

مشروعها، بهدف إلغاء احتكارها لتعليم الطيران والنزهات الجوية المحلية وتصلح الطائرات، المنصوص عليه في المواد من ١٧ - ٢٠ من الترخيص المشار إليه، لإتاحة الفرصة أمام الهيئات الأخرى في مصر لتقوم بنصيبها في نشر الطيران بمختلف أنحاء القطر، لتوسيع المجال وإيجاد منافسة لتخفيف مصاريف التعليم، وقد وافقت الشركة مقابل تعديل نظام المكافآت الحكومية التشجيعية للطلاب.^(٢٥٨)

ولم يقدم إلغاء الاحتكار جديداً، فلم تستطع أي جهة أن تقدم على تعليم الطيران نظراً لتكلفته العالية، فهو لا يحقق أرباحاً، إنما تحملت مصر للطيران هذه المهمة لتمهيد الأرض التي تعمل من خلالها وتوفير العنصر الفني اللازم للشركة أولاً ثم لغيرها بعد ذلك. حتى عندما ظهرت شركة سعيدة لم تمس مسألة تعليم الطيران أو النزهات الجوية القصيرة، واقتصرت عملها على الرحلات الطويلة، واستعانت هي نفسها بخبرات من خريجي مدارس مصر للطيران، كما استعانت بورشها في المسائل الفنية.

٢ - معهد مصر للطيران والهندسة

لم يقتصر نشاط مصر للطيران التعليمي على قيادة الطائرات فحسب، وإنما دعت الضرورة في نوفمبر ١٩٣٨ إلى افتتاح مدرسة الهندسة الأرضية لتخريج مهندسين لإصلاح وصيانة الطائرات ومحركاتها، في إطار إعداد العنصر الفني المصري، وإحلاله تدريجياً محل الخبرات الأجنبية المستعان بها في الشركة. وفي عام ١٩٤١ رأت الإدارة الجديدة للشركة [في مرحلة الاستيلاء] ضم المدرستين وأطلقت عليهما "معهد مصر للطيران والهندسة" لتكون نواة مؤسسة جديدة، تقوم بإعداد العنصر الفني المصري، على أن تتولى هذه المؤسسة إنشاء المدارس الأخرى التي يتطلبها العمل الفني في جميع نواحي الطيران. وبالفعل شهد يونيو من العام ذاته افتتاح مدرسة اللاسلكي. وتحملت

^(٢٥٨) نص النظام الجديد على أن تدفع الحكومة منحة قدرها خمسة وثلاثين جنيهاً لكل طالب يحصل على إجازة خاصة، وخمسة وعشرين جنيهاً للهيئة التي قامت بتدريبه، لتشجيعها على خفض الرسوم التعليمية. كما تدفع الحكومة منحة قدرها مائة جنيه لكل طالب يحصل على إجازة تجارية، إضافة إلى عشر جنيهات عند التجديد مرة واحدة كل عام، وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣، مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، في ٢٧ نوفمبر ١٩٤٠، بشأن أسس منح مصر للطيران إعانات مباشرة

الشركة عبء إنشاء هذه المدارس، وتزويدها بالأجهزة والطائرات الحديثة وهيئات التدريس من ذوي المؤهلات العليا، لتلحق بركب شركات الطيران العالمية، وتواكب تقدم الغرب في الطيران.^(٢٥٩)

وتقوم مدرسة الهندسة الأرضية بمهمة إعداد المهندس الفني الذي يُعهد إليه بصيانة الطائرات صيانة دورية يومية وأسبوعية، ثم العمرة الكاملة [السنوية] حيث تُفك كل أجزاء الطائرة وتختبر كل قطعة على حدة قبل إعادة تجميعها، وكلما زادت دقة الطائرة كلما زادت مهمة المهندس الأرضي تعقيداً. ومع زيادة حركة الطيران في مصر أصبحت الحاجة ماسة إلى عدد كبير من المهندسين.^(٢٦٠)

وألقي على عاتق مدرسة اللاسلكي إعداد ضابط اللاسلكي الجوي والأرضي، ومع تقدم الطيران وكثرة تعقيداته تفرغ الطيار الأول لقيادة الطائرة، تاركاً مهام الملاحة والهندسة والاتصالات لآخرين، فأصبح ضابط اللاسلكي عضواً أساسياً في طاقم قيادة الطائرة، إذ إنه أذن الطائرة المصغية، فهو إما منصت لما يتلقاه من رسائل وإشارات من أبراج المراقبة والإذاعات، وإبلاغها لقائد الطائرة، وإما قائم بمهمة الإرسال، ويستعين ببوصلة لتحديد اتجاه محطة الوصول، ومن مهامه إعطاء إشارة الاستغاثة، وعند الهبوط يقدم تقريره إلى ضابط الإشارات.^(٢٦١)

وتولى معهد مصر للطيران والهندسة بمدارسه المتعددة، تخريج جيل من الطيارين والمهندسين وضباط اللاسلكي المصريين، الذين حلوا محل الأجانب في مختلف أعمال الطيران، حتى أصبحوا يؤدونها بكفاءة كبيرة، وتم على أيديهم تمصير الطيران، مع توفير العنصر الفني لشركات الطيران العربية، فضلاً عن تدريب كثير من أبناء الأقطار العربية في معهد مصر.^(٢٦٢)

واستمر المعهد في العمل إبان الحرب العالمية الثانية على الرغم من صعوبة الظروف، ساعد على ذلك انتهاء عمل الطيارين والفنيين الأجانب في مصر للطيران. وفي محاولة من الشركة

^(٢٥٩) الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٤

^(٢٦٠) المصدر نفسه، عدد نوفمبر ١٩٤٥، ص ١٧

^(٢٦١) عصر الطيران، عدد ٣٠ و٣١، مارس ١٩٥٨، ص ٤٣

^(٢٦٢) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٧، ص ٥

لتخفيف النفقات لجأت إلى إغلاق مدرستي الهندسة واللاسلكي أحياناً، ومعيار فتح المدرستين يتوقف على حاجة الشركة وسوق العمل سواء في وزارة الدفاع أو شركات الطيران العربية. أما مدرسة الطيران في المأظة فقد استمرت، بينما توقف العمل في مدرستي الإسكندرية وبور سعيد طوال فترة الحرب. وقد أفرزت الفترة من عام ١٩٤٢ حتى عام ١٩٤٥ عدد ٢٧٥ طالباً بشهادة خاصة [حرف أ] وثلاثة وأربعين طالباً بشهادة تجارية [حرف ب] إضافة إلى سبعة من معلمي الطيران.^(٢٦٣)

وقد أدى إلى هذا الإقبال الكبير على تعلم الطيران عدة أمور منها:
أولاً: أن بريطانيا اعتمدت على معهد مصر للطيران في تدريب قواتها الجوية المرابطة في مصر والشرق الأدنى، فكان أغلب الحاصلين على الشهادة الخصوصية من الأجانب.
ثانياً: وبالنسبة للمصريين كان تخفيض الرسوم المقررة والمنح الحكومية للطلاب الحاصلين على الشهادات دافعاً للإقبال على الطيران.

ثالثاً: وجاء تمصير شركة مصر للطيران حافزاً للمصريين على مواصلة دراستهم في مجال الطيران، بدافع الوطنية من ناحية، والالتحاق بمصر للطيران أو سلاح الجو المصري من ناحية أخرى.^(٢٦٤)

^(٢٦٣) المصدر نفسه، عدد نوفمبر ١٩٤٥، ص ٥

^(٢٦٤) ترددت الأشعار العامة التي تحفز على تعلم الطيران ومنها:

اسمع نصيحتي واقبلها	ضروري تتعلم طيران
دا يبقى عيب لو تهملها	علشان دي خدمة للأوطان
دا علم سهل في تعليمه	مفيهش حاجة اسمها أخطار
تقدر في شهرين تتميحه	وبعدها تصبح طيار

- مجلة معهد مصر للطيران، يناير ١٩٤٢، ص ١٣

بدأ المعهد نشاطه باثنتي عشرة طائرة تدريب، وأصبح من الصعب شراء طائرات جديدة بسبب ظروف الحرب، ومن ثمَّ كان على المعهد الحفاظ على طائراته وصيانتها، وقد اعتمد المعهد على ورش الشركة في البداية، وما لبث أن أنشأ ورشة خاصة بطائراته، يقوم بالعمل فيها مجموعة من المهندسين والميكانيكيين برئاسة أمين سيف. وتحملت الورشة عبء ساعات التدريب رغم زيادتها.^(٢٦٥) وبانفراج الأزمة في أواخر عام ١٩٤٤ تمكن المعهد من شراء أربع طائرات تدريب صغيرة من طراز تيجر، وطائرة "ليوباردو" كما وصلت ورش المعهد كمية كبيرة من قطع الغيار اللازمة للطائرات.^(٢٦٦)

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية زادت حركة الطيران بمطار ألماتة بشكل أوجد صعوبات أمام مزاوله نشاطها على ممر المطار، فترات طويلة من اليوم، وأصبح من حق وزير المواصلات نقل المعهد إلى مكان آخر، وفق نص المادة ١٨ من الترخيص الممنوح للشركة من مصلحة الطيران المدني، على أن تتحمل الحكومة الأعباء المالية المترتبة على هذا الانتقال.^(٢٦٧) وتولت الحكومة إعداد مطار إمبابة ليكون مطاراً تعليمياً واتخذته مقراً لمعهد مصر للطيران والهندسة بمدارسه الثلاث، وتم تزويده بالحظائر والورش اللازمة.^(٢٦٨)

وبمناسبة حلول فصل الصيف رأى المعهد أن يفتح فرعين لمدرسة الطيران بالإسكندرية وبور سعيد مرة أخرى، وعهد إلى الكابتن عبد الرحمن الصيرفي بإدارة مدرسة الإسكندرية والكابتن عادل عبد اللطيف بإدارة مدرسة بور سعيد.^(٢٦٩)

ونشطت حركة تعليم الطيران في الفترة من بداية عام ١٩٤٦ حتى منتصف عام ١٩٤٨، بفضل قرارات المعهد بتخفيض أجر الطيران للشهادة الخاصة من ٢٤٠ قرشاً/ الساعة إلى ١٦٠

^(٢٦٥) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٣، ص ٩

^(٢٦٦) المصدر نفسه، سبتمبر ١٩٤٤، ص ٣

^(٢٦٧) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢٠٢، الترخيص الممنوح لشركة مصر

للطيران من مصلحة الطيران المدني

^(٢٦٨) عصر الطيران، عدد ٣٢ و ٣٣، مايو ١٩٥٨، ص ٤٠

^(٢٦٩) الطيران، عدد سبتمبر ١٩٤٥، ص ١١

قرشاً، وخفضت مصروفات الشهادة التجارية من خمسمائة جنيه إلى ٤٥٠ جنيهاً.^(٢٧٠) فبلغ عدد الحاصلين على الشهادة الخاصة [١٧٧] والحاصلين على الرخصة التجارية [٦٢]، ومعلمي الطيران تسعة طلاب.^(٢٧١) والملاحظ أن معدل طلاب الرخصة الخاصة قد انخفض قليلاً نتيجة انخفاض عدد الجانب بعد انتهاء أحداث الحرب، غير أن غياب الأجانب عوضه طلاب بعثات الدول العربية الذين تزايد عددهم في هذه الفترة.^(٢٧٢) وترجع زيادة طلاب الشهادة التجارية إلى وفرة سوق العمل في سلاح الجو الملكي المصري وشركة الطيران الجديدة [سعيدة] والشركات العربية إلى جانب شركة مصر للطيران.

وحاول المعهد تزويد أسطوله بطائرات تدريب من طراز Link Trainer من مخلفات الجيش البريطاني، التي كانت تتدرب عليها القوات البريطانية إبان الحرب العالمية، وهي تساعد في التدريب على الطيران الأعمى.^(٢٧٣) ووقف المعهد خلال هذه الفترة أيضاً عاجزاً عن تزويد أسطوله بطائرات جديدة ، نتيجة للأسباب التالية:

أولاً: خسائره المستمرة، نظراً لطبيعة عمله.

ثانياً: خروج معظم طائراته من الخدمة، لانتهاء فترة صلاحيتها.

ثالثاً: موقف الحكومة السلبي من هذه المشكلة.

وأدى هذا الموقف بالشركة أن هددت ببيع المعهد لشركة الخدمات الجوية الأهلية، لكن الآراء أجمعت على عدم بيعه لشركة رأسمالها يهودي.^(٢٧٤) ومع بؤادر انفراج الأزمة في عام ١٩٤٩ بتعهد الحكومة بدراسة موضوع إعانة المعهد، أوصى المعهد بشراء ست طائرات تدريب، منها واحدة

(٢٧٠) محمد رشدي، الطيران في مصر بين الماضي والمستقبل، مجلة الطيران، عدد مايو ١٩٤٥، ص ١٣

(٢٧١) الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٥

(٢٧٢) أخبار الطيران، عدد ١٥، مارس ١٩٥٠، ص ١٣

(٢٧٣) الطيران، عدد إبريل ١٩٤٦، ص ٨

(٢٧٤) أخبار الطيران، عدد ٢٣ نوفمبر ١٩٥٠، ص ٣

على الأقل مزودة بتجهيزات الطيران الأعمى والطيران الليلي، وكافة الاتصالات اللاسلكية، لمواجهة زيادة الطلب على تعلم الطيران.^(٢٧٥)

وقد زاد من تعقيدات مسألة تعليم الطيران في بداية الخمسينيات تنفيذ مصلحة الطيران المدني النظام الجديد لإجازات الطيران - تطبيقاً لقرارات الهيئة الدولية للطيران المدني - وهو يتطلب ساعات أكثر للحصول على الشهادة الخصوصية أو التجارية، وما ترتب على ذلك من زيادة في النفقات.^(٢٧٦) الأمر الذي أثر سلبياً على تعليم الطيران، فانخفضت ساعات الطيران بالمعهد، في الأربعة أشهر الأولى من عام ١٩٥١ إلى [١٣٨٨] ساعة مقابل [٢٥٧٩] للفترة نفسها من عام ١٩٥٠.^(٢٧٧)

وقد تشكلت لجنة برئاسة وكيل وزارة المواصلات لشؤون الطيران، وطالبت بأن لا يدفع الطالب أكثر من جنيه واحد لكل ساعة طيران، على أن تتحمل الحكومة ما يزيد على ذلك، فتدفعه للمعهد. غير أن وزارة المالية رفضت اعتماد المشروع، الأمر الذي هدد المعهد بإغلاق أبوابه. والجدير بالذكر أن خسارة المعهد خلال السنوات الخمس السابقة كانت تتراوح بين ثلاثة وأربعة آلاف جنيه سنوياً، فكم ستبلغ خسائره في ظل النظام الجديد ؟ وقد طلبت الشركة من الحكومة مراراً إعانة المعهد دون جدوى.^(٢٧٨)

استمرت الحكومة في دراسة موضوع إعانة المعهد طوال عامي ١٩٥٠ و ١٩٥١ دون أن تصل إلى نتيجة حاسمة، فزادت خسائر المعهد سنة بعد أخرى، حتى وصلت في عام ١٩٥١ إلى سبعة آلاف جنيه.^(٢٧٩) وقد يرجع عجز الحكومة الوفدية [١٩٥٠ - ١٩٥٢] عن إيجاد حل لهذه المسألة إلى انشغالها بالعلاقة مع بريطانيا وإلغاء المعاهدة، وبقضاياها مع القصر؛ التي تمثلت في

^(٢٧٥) المصدر نفسه، عدد ١٢، ديسمبر ١٩٤٩، ص ٤

^(٢٧٦) سيأتي تفصيل لهذه التعديلات عند الحديث عن العنصر الفني في النقطة التالية.

^(٢٧٧) المصدر نفسه، عدد ٣٤، أكتوبر ١٩٥١، ص ٥

^(٢٧٨) المصدر نفسه، عدد ٢٣، نوفمبر ١٩٥٠، ص ٣

^(٢٧٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢، أعمال الجمعية العمومية العادية في

٢٠ يونيو ١٩٥٢، وتقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥١

محاولات إرضاء الملك بتنازلات متتالية، لتثبت أنها حكومة معتدلة وتُبدد مخاوف الملك منها، الأمر الذي دعا البعض إلى اتهام الوفديين بأن البقاء في الحكم أصبح غاية، إضافة إلى ما كان الوفد يعانيه من تصدع وانشقاق حزبي، أدى إلى تحلل بنيان الوفد القديم تدريجياً.^(٢٨٠) وظلت مسألة دعم تعليم الطيران مجمدة في عهد وزارتي الاتحاد إلى أن قامت حركة يوليو ١٩٥٢م.

بيانات المعهد في ظل حكومة الثورة

السنة	ساعات الطيران	عدد الخريجين			المصروفات بالجنيه	الإيرادات بالجنيه	الخسائر بالجنيه
		رخصة خاصة	رخصة تجارية	معلم طيران			
١٩٥٣	١٣٢٣	١٦	٦	—	١١٩٢٥	٤٨٣٠	٧٠٩٥
١٩٥٤	١٦٥٩	١٥	٦	—	١٣٤٣٢	٦١١٤	٧٣١٨
١٩٥٥	٣٣٩٤	٢٣	٦	—	١٨٥١٩	١٥٣٢٤	٣١٩٥
١٩٥٦	٤٥٥٧	٢٩	١٦	—	٣٠١٠٨	٢٣٣٣٦	٦٧٧٢

المصدر: استخلصه الباحث من التقارير السنوية لمجلس إدارة مصر للطيران لعامي ١٩٥٥ و١٩٥٦، الموجود بوثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ب، ملف ١٨٢-٥/٢٠٢

ويلاحظ من نشاط المعهد خلال عامي ١٩٥٣ و١٩٥٤ انخفاض ساعات الطيران عن معدلاتها، ومن ثم قلة عدد الخريجين، مع استمرار معدل الخسائر، غير أن حكومة الثورة لم تقف مكتوفة الأيدي، فبدأت في دراسة الوسائل الكفيلة بتنشيط تعليم الطيران، لتدعيم القوات الجوية ولا سيما أنها أصبحت محاطة بأعداء لهم سبق في هذا المجال.

(٢٨٠) يونان لبيب، مرجع سابق، ص ٥٠١، ٥٠٢

وقد أخذ مسئولو القوات الجوية بالتعاون مع مصلحة الطيران المدني^(٢٨١) في دراسة مشروع تكوين احتياطي للقوات الجوية، فأجازت لمن ينجح في الكشف الطبي، ولا يزيد عمره عن أربع وعشرين سنة، وينجح في الثانوية العامة أن يتقدم ليكون طياراً احتياطياً في القوات الجوية.^(٢٨٢) وتدفع له الحكومة ثلاثة أرباع تكاليف ساعات الطيران حتى يحصل على إجازة طيار تجاري، وعندئذ يحصل على مكافأة قدرها ٧٥ جنيهاً، ولا تطلب منه الدولة سوى أن يقضي ستة أسابيع كل عام في خدمة القوات الجوية، يتدرب خلالها على أحدث النظم العسكرية وفنون الطيران الحربي، ويظل تحت الطلب لمدة عشر سنوات، يُعفى بعدها من الخدمة العسكرية، وتكون رتبته أثناء الخدمة تبعاً لمؤهلاته الدراسية.^(٢٨٣)

ولم يتوقف مجهود الحكومة على احتياطي القوات الجوية، وإنما تعدته لطلاب الطيران عامة، فأصدرت في عام ١٩٥٤ قانوناً، تحملت بموجبه ٥٠% من تكاليف تعليم الطالب، علاوة على منحة تشجيعية قدرها ١٢٥ جنيهاً عند حصول الطالب على الشهادة التجارية.^(٢٨٤) وربط المكافأة التشجيعية بالشهادة التجارية، يعطي الطالب دافعاً لمواصلة الدراسة، وعدم الاكتفاء بالشهادة الخاصة، لأن مجتمع ما بعد الثورة لا تقيده الشهادة الخاصة وحدها، وإنما لا بد من الرخصة التجارية لتؤهله للعمل.

وعلى ضوء المكافآت الحكومية لطلاب الطيران، وتدريب احتياطي القوات الجوية، تمكن المعهد من زيادة المصروفات الدراسية عام ١٩٥٤، لتدعيم نفسه واستكمال معداته، ولم يظهر لهذه الزيادة أثر في أرقام إيرادات ذلك العام، بسبب قصر المدة، لكنه ظهر في الأعوام التالية.^(٢٨٥) والملاحظ من أرقام ١٩٥٥ زيادة المصروفات عن العام السابق بنسبة ٥٠%، وفي المقابل زادت

^(٢٨١) في ظل حكومة الثورة أصبح الاختبار يؤدي أمام مصلحة الطيران المدني، وهي الجهة التي تمنح شهادات

الطيران، عصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ٦٩

^(٢٨٢) المصدر نفسه، عدد ١٢، أغسطس ١٩٥٦، ص ٦

^(٢٨٣) أخبار الطيران، عدد ٥١ و ٥٢، مارس وأبريل ١٩٥٣، ص ٤

^(٢٨٤) عصر الطيران، عدد ٢، أكتوبر ١٩٥٥، ص ٢

^(٢٨٥) المصدر نفسه، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ٢٧

الإيرادات بنسبة ١٥٠%.^(٢٨٦) وزيادة الإيرادات في ذاك العام خفضت الخسائر إلى ثلاثة آلاف جنيه فقط، الأمر الذي بشر بإمكانية تلافي الخسائر تدريجياً خلال السنوات التالية.

وشهدت أرقام عام ١٩٥٦ زيادة كبيرة في ساعات العمل وأعداد الخريجين، لكن تراجعَت الإيرادات، فلم تتناسب مع زيادة المصروفات، وزادت الخسائر إلى ستة آلاف وسبعمائة جنيه، الأمر الذي يتناقض مع المقدمات التي ذكرناها سلفاً، ويبرر هذا التناقض توقف أعمال المعهد في الفترة ما بين ٢٩ أكتوبر حتى ١٩ ديسمبر ١٩٥٦ بسبب العدوان الثلاثي على مصر.^(٢٨٧)

وساهمت إدارة شركة مصر للطيران من جانبها في تشجيع تعليم الطيران، فقدمت منحاً علاوة على المنح الحكومية للطلاب المتميزين، فتولت تعليمهم على نفقتها، للحصول على إجازة طيار تجاري، وضمنت لهم العمل بالشركة لمدة خمس سنوات بعد التخرج.^(٢٨٨)

وتسهيلاً على الطلاب خصص المعهد سيارات لنقلهم من وسط المدينة إلى المطار وبالعكس، في مواعيد منتظمة تتناسب ومواعيد طيرانهم، كما خصصت للطلاب والطيارين استراحة فاخرة وحدائق فسيحة، يتوفر بها مختلف أنواع التسلية والرياضة، مع تقديم وجبات خفيفة ومشروبات.^(٢٨٩)

وقد أدت هذه التسهيلات إلى زيادة الإقبال على تعلم الطيران، ولمجابهة هذا الإقبال تم تزويد أسطول المعهد بطائرتين من طراز أوستر، وطائرة ثالثة من طراز جمهورية ٢ التي تم تصنيعها في مصر في أواخر عام ١٩٥٢، ليصبح أسطول المعهد في عام ١٩٥٥ مكوناً من سبع طائرات.^(٢٩٠) وفي العام التالي استعان المعهد بطائرة أخرى من طراز جمهورية ٢ وتم بناء طائرة تيجر بورشة

^(٢٨٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥، تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٥ المقدم إلى الجمعية العمومية

^(٢٨٧) المصدر نفسه، تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٦ المقدم إلى الجمعية العمومية

^(٢٨٨) عصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧، ص ٦٩

^(٢٨٩) المصدر نفسه، عدد ٧، مارس ١٩٥٦، ص ١٠

^(٢٩٠) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥، تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٥ المقدم إلى الجمعية العمومية

المعهد.^(٢٩١) والملاحظ هنا اعتماد المعهد على الإنتاج المحلي في حدود الإمكانيات المتاحة، ويرجع ذلك إلى صعوبة الاستيراد. وفي أثناء الاحتفال باليوبيل الفضي للشركة أهدى الرئيس جمال عبد الناصر طائرته الخاصة "سوبر إيرو ٤٥" وهي طائرة ذات محركين إلى معهد مصر للطيران.^(٢٩٢)

٣ - مؤسسات أخرى لتعليم الطيران

وإذا كانت مصر للطيران قد تحملت أعباء تعليم الطيران في مصر فقد خاضت مؤسسة أخرى الميدان بداية من عام ١٩٤٥ باسم شركة الطيران المصرية، التي تأسست بعقد ابتدائي في ١٧ مايو ١٩٤٥ بهدف تعليم الطيران، وخضعت لشروط العمل نفسها التي خضع لها معهد مصر للطيران، لكنها لم يصدر مرسوم تأسيس لها.^(٢٩٣)

ولم تشهد الشركة إقبالا ولم يكن لها وزن يذكر بجانب معهد مصر للطيران. ومع الخسائر المتتالية وعدم قدرة الشركة على تجديد طائراتها قدمت طلباً للحكومة للحصول على إعانة، فقرر مجلس الوزراء في ٢١ مايو ١٩٥٢ إجابة طلب المؤسسة بمنحها إعانة قدرها [١٢,٢٢٥] جنيهاً دفعة واحدة، لتعويض خسائر الشركة باعتبارها مؤسسة تعليم طيران. ثم تعثرت شركة الطيران المصرية نتيجة عدم تجديد أسطولها، فانتهت شهادة صلاحية آخر طائراتها في ١٨ فبراير ١٩٥٣، وتوقف موظفوها عن العمل. كما أشارت تحريات وزارة الداخلية إلى تورط محمود سمهان صاحب الترخيص في عصابة لتهرب المخدرات بطريق الجو إلى مصر، لكل ذلك رأت مصلحة الطيران المدني إنهاء الترخيص في ٢٤ أغسطس ١٩٥٣.^(٢٩٤)

^(٢٩١) عصر الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٥٦، ص ٦

^(٢٩٢) المصدر نفسه، عدد ٢٢، يونيو ١٩٥٧، ص ١١

^(٢٩٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٤ - ١٣٦ / ١ مذكرة الشؤون القانونية بمصلحة الطيران،

بشان الدعوى المرفوعة من صادق سمهان ضد وزارة الحرية ومصلحة الطيران المدني، ١٩ أكتوبر ١٩٥٣

^(٢٩٤) المصدر نفسه

ثانياً: إعداد العنصر الفني

بدأ تعليم الطيران في مصر عام ١٩٣٢ على يد معلمين إنجليز، تحت إشراف مستر كارول A. D. Carroll كبير معلمي الطيران، الذي خدم في سلاح الطيران الملكي البريطاني، وكان له خبرة طويلة في تعليم الطيران بإنجلترا.^(٢٩٥) وبدأ المعهد يضم أبناء مصر الذين حصلوا على شهادة معلم طيران، وعندما تم تمصير الشركة إبان الحرب العالمية الثانية تم إحلال الخبرات التعليمية المصرية محل الأجنبية، وكانت المدرسة قد خرّجت حتى عام ١٩٤٠ ثمانية من معلمي الطيران.^(٢٩٦)

وكان تعليم الطيران في البداية باللغة الإنجليزية، غير أن الطلاب رفعوا شكواهم إلى مدير شركة مصر للطيران يطالبونه بتعيين أستاذ مصري يشرح لهم جميع المصطلحات الفنية وكيفية الطيران نظرياً، مع عدم السماح لهم بالطيران إلا بعد أن يفهموا جميع المصطلحات، وأن يكون إلقاء محاضرات الملاحة الجوية وقوانينها باللغة العربية.^(٢٩٧) لذا عُيّن مُعلم مصري حاصل على رخصة طيار تجاري لترجمة الدروس للطلاب باللغة العربية. ومع تعدد الجنسيات بين طلاب مدرسة الطيران أصبحت الدروس تلقى باللغة الإنجليزية والعربية وأحياناً بالفرنسية والإيطالية، حسب جنسية الطالب. وشهادات مصر للطيران معترف بها دولياً.^(٢٩٨) وفيما يلي كيفية إعداد العناصر الفنية.

١ - طيار خصوصي [حرف أ]

وهي رخصة دولية تعطي لحاملها حق قيادة الطائرة الخاصة، ومن شروطها ألا يقل عمر المتقدم عن سبعة عشر عاماً، وأن يكون لائقاً طبياً.^(٢٩٩) ويتضمن البرنامج ساعتين لقياس مدى

^(٢٩٥) المصدر نفسه، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools p.1 (Book)

^(٢٩٦) مجلة مدرسة مصر للطيران، عدد إبريل ١٩٤١، ص ٩

^(٢٩٧) الأهرام، ٣٠ يوليو ١٩٣٢، ص ٧

^(٢٩٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools p.1 (Book)

^(٢٩٩) قبل أن يمنح الطالب أي من الشهادات الخاصة أو التجارية يتم توقيع الكشف الطبي عليه من قبل قومسيون طبي عام تابع لهيئة الطيران المدني في القاهرة، وقد ينوب عنه قومسيون ثانٍ في الإسكندرية، وثالث في أسيوط، لتوقيع الكشف على الطلاب الذين لا يستطيعون الحضور إلى القاهرة. المصدر نفسه،

استعداد الطالب العادي، ويبدأ البرنامج العملي بعشر ساعات تعليم مزدوج، ثم ثلاث ساعات طيران فردي، وأخيراً ساعتين طيران زوجي متقدم، ويتضمن برنامج التعليم النظري محاضرات في فترة تتراوح بين ثلاثة وستة أسابيع في المبادئ الأولية للطيران، ومبادئ علم الظواهر الجوية، والمبادئ العامة للإرشادات الجوية، والمبادئ الخاصة بالمطارات والإشارات الضوئية، وأخيراً أحكام قانون الطيران الدولي، ثم يعقد اختبار في المأظة أو الدخيلة، ورسم الاختبار جنييه واحد.^(٣٠٠)

وحرص المعهد على تنظيم رحلات تدريبية للطلاب داخل البلاد، من القاهرة إلى الإسكندرية أو بور سعيد أو بلبيس، وذلك في شكل سرب يقوده معلمهم، ويعود في اليوم نفسه، أما طلاب الإسكندرية وبور سعيد فيقومون برحلات إلى بلبيس والقاهرة.^(٣٠١) كما يقوم المعهد بتنظيم مسابقات في نهاية البرنامج التدريبي، لتنمية المهارات الخاصة لدى الطلاب، وأهمها الهبوط الاضطراري بالطائرة، ويتم توزيع جوائز تشجيعية على الطلاب الفائزين، ويقوم بالتحكيم كبار الطيارين، ويحضر المسابقات رئيس مجلس إدارة الشركة ومدير المعهد، وبعد المسابقات يتناول الجميع الشاي في نادي المعهد، لإضفاء روح اجتماعية على فريق العمل.^(٣٠٢)

أما عن التكلفة المادية للشهادة الخاصة فيبدأ الطالب بشراء أدوات الطيران بمبلغ ٣٥٠ قرشاً، ويدفع عن كل درس نظري ٩٥ قرشاً. ويبلغ أجر التعليم الزوجي والفردي لهذه الشهادة ٣٨٠ قرشاً/الساعة.^(٣٠٣) ويقوم الطالب عند بدء تعليمه بإيداع عشرة جنيهات بصفة تأمين، وبعد خمس ساعات طيران يدفع خمسة عشر جنيهاً، وبعد اثنتي عشرة ساعة يدفع عشرة جنيهات أخرى. ويتكلف الطالب إجمالياً في هذه الشهادة حوالي ثلاثة وسبعين جنيهاً. ويصل الطالب على مكافأة تشجيعية حكومية قدرها عشرة جنيهات عند حصوله على الشهادة الخاصة. ويقوم الطالب بتجديد

ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢، مذكرة مصلحة الطيران المدني إلى وزير المواصلات بخصوص تعليم الطيران في مدارس مصر للطيران، أغسطس ١٩٣٥

(٣٠٠) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج ٣، p.5 Misr Air work fling schools (Book)

(٣٠١) السياسة، ٢٥ يوليو ١٩٣٤، ص ٦

(٣٠٢) الطيران، أكتوبر ١٩٤٤، ص ٦

(٣٠٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.1

الشهادة سنوياً، بعد اختبار عملي، ويحصل من الحكومة على عشرة جنيهاً أخرى عند تجديدها. (٣٠٤)

ويشمل برنامج الاختبار أداء اختبار شفهي في قانون الملاحة الجوية، وكيفية الطيران باستعمال الخريطة، أما البرنامج العملي فيتضمن ثلاث خطوات الأولى يرتفع الطيار ألف قدم، ثم يأخذ في الهبوط بعد إيقاف المحرك، حتى لا يكون بينه وبين الأرض إلا ثمانية أمتار فيدير المحرك مرة أخرى ويرتفع إلى ألفي قدم، ثم يوقف المحرك ويهبط إلى أرض المطار هبوطاً اضطرارياً. والخطوة الثانية يرتفع الطيار ألف قدم، ويبدأ الدوران حول نقطتين، محافظاً على الارتفاع والانحراف. أما الخطوة الأخيرة فيقوم برحلة في مثلث حول علامات أرضية لا يقل طول الضلع عن خمسة وعشرين ميلاً، يحافظ خلالها على الارتفاع ما بين ١٥٠٠ و ٢٠٠٠ قدم حسب تعليمات الممتحن، ويلاحظ التوازن عند الهبوط، وللطالب ثلاث محاولات للهبوط السليم. (٣٠٥)

وأُتاحت المدرسة لأصحاب الطائرات الخاصة التمتع بخدمة معلم الطيران لأي من أفرع التدريب مقابل ١٨٠ قرشاً للساعة وجنيهاً في حالة التدريب على الطيران الليلي. واشترطت المدرسة أن تكون الطائرة مؤمناً عليها ضد مخاطر الطيران، أو أن يوقع مالك الطائرة على إقرار بعدم مسؤولية الشركة عن أي تلف قد يحدث أثناء طيران المعلم بها. (٣٠٦)

وقد طرأ على برنامج الشهادة الخصوصية بعض التعديلات، فانخفضت أسعار التدريب أثناء مرحلة الاستيلاء إلى ١٢٠ قرشاً/ ساعة للمصريين، وثلاث جنيهاً للأجانب. (٣٠٧) بما وفر للطالب أكثر من نصف التكاليف. ومع ارتفاع خسائر المعهد زادت الرسوم مرة أخرى إلى ٢٤٠ قرشاً/

(٣٠٤) أخبار الطيران، عدد ٣، مارس ١٩٤٩، ص ٦٠

(٣٠٥) الجهاد، ٢٤ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

(٣٠٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.9

(٣٠٧) مجلة معهد مصر للطيران، عدد مارس ١٩٤٢، ص ١٨

ساعة. ولكن مع زيادة عدد الساعات المطلوبة لهذه الشهادة من ١٧ إلى ٢٠ ساعة في عام ١٩٤٥
رأت إدارة المعهد تخفيض أسعار الطيران إلى ٦٠ قرشاً/ ساعة.^(٣٠٨)

وفي آخر مايو ١٩٥٠ طبقت مصلحة الطيران المدني نظام إجازات الطيران الجديدة، وفقاً
لقرارات الهيئة الدولية للطيران المدني ، والتي تقضي بزيادة ساعات الطيران للشهادة الخاصة إلى
ثلاثين ساعة، وترتب على ذلك زيادة فترة التدريب إلى أربعة أشهر، وزيادة الأعباء المالية.^(٣٠٩)
ووضعت حكومة الثورة شروطاً للحصول على الشهادة الخصوصية أو تجديدها أن يكون الطالب
حاصلاً على الشهادة الابتدائية، وأن يكون مصرياً، ويقدم صحيفة الحالة الجنائية وشهادة حسن
سير وسلوك.^(٣١٠)

٢ - طيار تجاري [حرف ب]

وهي رخصة دولية تتيح لصاحبها قيادة طائرة نقل بضائع، أو العمل مساعد طيار في طائرة
نقل ركاب، ولا يسمح له بقيادة طائرة ركاب إلا بعد طيران مائة ساعة بعد الحصول على الشهادة،
بعدها يصبح طياراً محترفاً. ويشترط في طالب هذه الشهادة أن يكون حاصلاً على إجازة طيران
خصوصي، وأن يجتاز الكشف الطبي الخاص بهذه الشهادة.^(٣١١)

ويتضمن البرنامج النظري محاضرات في علم لملاحة الجوية، ليرشد الطيار إلى أقصر الطرق
للوصول إلى المكان المنشود، وعلم قراءة الخرائط والأرصاء الجوية وتقلباتها والرياح واتجاهاتها إلى
غير ذلك من مما يلزم به الطيار. إضافة إلى هندسة الطيران وتشريعاته. وبعد أن أوجبت القوانين
إدخال أجهزة اللاسلكي في الطائرات حاملة الركاب انتظم علم الأجهزة اللاسلكية في برنامج هذه
الشهادة.^(٣١٢)

^(٣٠٨) الطيران، عدد يونيو ١٩٤٥، ص ١٣

^(٣٠٩) أخبار الطيران، عدد ٣٤، أكتوبر ١٩٥١، ص ٥

^(٣١٠) عصر الطيران، عدد ٧، مارس ١٩٥٦

^(٣١١) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.6

^(٣١٢) مجلة معهد مصر للطيران، عدد فبراير ١٩٤٢، ص ٢٠

أما البرنامج العملي فيحتوي على مائة ساعة طيران منفرد يتخللها هبوط لا يقل عن ثلاثين مرة، إضافة إلى عشرين ساعة مع معلم، يطيرها الطالب على كافة طرز طائرات المدرسة. ويستغرق البرنامج [عملياً ونظرياً] ستة أشهر تقريباً، إذا كن الطالب مواظباً على الحضور. (٣١٣)

ويبدأ الطالب دراسته اليومية بدروس عملية في الطيران صباحاً حتى الظهر، يعقبها درس نظري يشرح في المدرس للطلبة أخطاءهم في الطيران ويصححها لهم، ثم يبدأ البرنامج النظري في الأرصاد والملاحة الجوية واللاسلكي وتشريعات الطيران، ويعقب ذلك تمرين عملي في ورش المعهد. وقد أصدرت إدارة المعهد تعليماتها إلى الورش بتسهيل مهمة الطلاب. (٣١٤)

ويعترف الطيارون المهرة أن من أصعب الظروف التي تعترض طريقهم انعدام الرؤية بسبب الضباب أو السحب المتصلة، ولكن بداية من عام ١٩٣١ حرصت المصانع على تزويد طائرات الركاب بإمكانات للتغلب على مثل هذه الصعوبات، فأصبح لزاماً على الطيار أن يتدرب على تلك الإمكانيات لاكتساب الخبرة والمهارات اللازمة للطيران حوالي ساعة وسط ظروف رؤية سيئة. ويتطلب هذا البرنامج عشر ساعات طيران مزدوج، فعلى المقعد المجاور للطالب يجلس المعلم يراقب كل تحركاته ودرجة تحكمه. أما البرنامج النظري لأدوات الطيران الأعمى فتتضمنها محاضرة من ساعتين. (٣١٥)

وفي إطار البرنامج العملي ينظم المعهد رحلات طويلة إلى العواصم العربية، يرافق الطلاب فيها عدد من المعلمين وطياري الأمان والمهندسين، ففي رحلة المعهد إلى الخرطوم في النصف الثاني من يناير ١٩٥٠، اشترك في الرحلة سبعة عشر طالباً، بست طائرات، رافقهم خلالها أربعة معلمين، إضافة إلى طاقم المهندسين وطياري الأمان. وهبطت الطائرات في الأقصر ووادي حلفا فعطبرة ثم الخرطوم. (٣١٦)

(٣١٣) أخبار الطيران، عدد ٣، مارس ١٩٤٩، ص ٦٠

(٣١٤) الطيران، عدد إبريل ١٩٤٦، ص ٨

(٣١٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.8

(٣١٦) أخبار الطيران، عدد ١٢، ديسمبر ١٩٤٩، ص ٤

وتطبق المدرسة عقوبات على من يخرج من الطلاب على قانون الطيران أو تعليمات المدرسة، كأن يأتي الطالب بحركة في طيرانه غير مصرح بها، أو يطير على ارتفاع أقل من ٢٥٠٠ قدم فوق المدن، أو ينزل في مكان غير مسموح النزول فيه. ويلقى الطالب عقوبة إما بالإيقاف لمدة معينة أو بغرامة مالية، وإذا تكررت المخالفة فلوزير المواصلات أن يسحب رخصته نهائياً ولا يسمح له بالطيران. ويتولى مراقبة الطيارين ضباط حركة تعيينهم وزارة المواصلات. (٣١٧)

أما المصروفات الدراسية فكانت تتحدد وفقاً لساعات الطيران بسعر خمسة جنيهات للساعة، ثم انخفضت في فترة الاستيلاء إلى ثلاثة جنيهات، وخمسة جنيهات للطيران الليلي، ثم رأت المدرسة في عام ١٩٤٢ نظراً لطول البرنامج أن تحدد مصروفات برنامج هذه الشهادة بمبلغ إجمالي قدره [٣٥٠ جنيهاً] مقابل البرنامج العملي المحدد [١٠٠ ساعة منفرد و ٢٥ ساعة مزدوج] أما إذا احتاج الطالب طيران أكثر من ذلك قبل التقدم للامتحان فعليه أن يطير بالأسعار المعمول بها في المدرسة زيادة عن المبلغ الإجمالي المشار إليه. وتدفع المصروفات على دفعات شهرية قدر كل منها خمسون جنيهاً. وتمنح الحكومة كل مصري يحصل على هذه الشهادة مكافأة مالية قدرها مائة جنيه، كما تمنحه عشرة جنيهات في كل مرة يجدد فيها شهادته. (٣١٨)

وعن برنامج الاختبار، فبعد الكشف الطبي في المركز التابع لوزارة الطيران يعقد اختبار نظري في الملاحة الجوية ونظرية الطيران والأرصاء الجوية وهندسة الطيران والهندسة الأرضية وقانون الطيران الدولي. ويتضمن الاختبار ثلاث خطوات:

الأولى: الطيران لمسافة ثلاثمائة كيلومتر داخل البلاد أو خارجها، في رحلة تستغرق ثماني ساعات، متضمنة مهارة دوران الطائرة حول نفسها في الفضاء، ومرتين هبوط اضطراري في نقطة معينة يحددها الممتحن ، ولا يقل ارتفاع الطيران خلال هذه الرحلة عن ألفي متر فوق نقطة المغادرة لمدة ساعة كاملة .

الثانية: الطيران لمسافة ثلاثمائة كيلومتر أخرى بمرافقة الممتحن، تتضمن ثلاث مرات هبوط اضطراري عند نقاط يحددها الممتحن أيضاً.

(٣١٧) الجهاد، ١٩ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

(٣١٨) مجلة معهد مصر للطيران، عدد مارس ١٩٤٢، ص ٨

الثالثة: رحلة لا تقل عن نصف ساعة، بعد الغروب بساعتين، ورحلة أخرى قبل الشروق بساعتين أيضاً، تحلق خلالهما الطائرة على ارتفاع ٥٠٠ متر فوق سطح الأرض.^(٣١٩)

وفي عام ١٩٤٩ أعلنت هيئة الطيران المدني الدولية تعديلاً في شروط إجازة الطيار التجاري تطبق من آخر مايو ١٩٥٠، حيث زادت ساعات الطيران إلى [١٥٠] ساعة منها ما لا يقل عن مائة ساعة طيران قائد مسؤول، ومن حقه أن يقود طائرة نقل تجاري لا يزيد وزنها عن ١٢٥٠٠ رطل لا تعمل على خطوط منتظمة، أو يعمل مساعد طيار على خطوط منتظمة.^(٣٢٠) ووضعت شروطاً أكثر تشدداً لقائدي الطائرات المنتظمة نتكلم عنها عند الحديث عن طيار خط جوي.

وقد أثرت الإجراءات الجديدة سلبياً على عدد الخريجين، فلم يزد العدد في أي عام عن ستة طلاب، الأمر الذي دفع حكومة الثورة إلى تخفيض أسعار الطيران إلى ٢٢٠ قرشاً/ الساعة، مع تحملها ٥٠% لمن تقل أعمارهم عن ٣٥ عاماً، تزيد الأسعار قليلاً في حالة الطيران الليلي، ولا يدفع الطالب أكثر من خمسة عشر جنيهاً مقابل المحاضرات النظرية لمنهج هذه الإجازة، وربطت الحكومة تمتع الطالب بالمنحة الحكومية بحصوله على شهادة الثقافة العامة أو ما يعادلها.^(٣٢١)

ويظل الطيار بالرغم من ساعات طيرانه الطويلة طالباً في الملاحه والأرصاء واللاسلكي، يجلس في الفصل يجدد معلوماته النظرية، ويضيف إليها معلومات جديدة، ويطير مع مدرب يبحث عن أبسط العيوب، ويدخل الورش يجدد معلوماته الفنية، ويتعرض الطيار لاختبار مفاجئ على طائرة خاصة، يتم خلالها رصد كل تحركاته وتصرفاته، وقد يفاجئ بتوقف أحد المحركين دون سابق إنذار، للتأكد من حسن تصرفه، كما يدعى إلى غرفة الطيران الآلي على فترات دورية منتظمة، حيث جهاز التدريب على الطيران الأعمى، وهو صورة حية من الطائرة بكل أجهزتها، متصلة بعدادات دقيقة على مكتب المعلم ليرصد كل تصرفاته.^(٣٢٢)

^(٣١٩) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.6

^(٣٢٠) أخبار الطيران، عدد ١٢، ديسمبر ١٩٤٩، ص ١٧

^(٣٢١) عصر الطيران، عدد ٧، مارس ١٩٥٦، ص ٨

^(٣٢٢) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٧، ص ١٥

٣ - مُعلم طيران

يشترط للحصول على شهادة معلم طيران أن يكون الطالب حاصلاً على رخصة طيار تجاري سارية المفعول، ثم يستكمل برنامجه التدريبي بما لا يقل عن مائتي ساعة طيران، مع التزود بالمعلومات النظرية اللازمة. ويتم تنفيذ البرنامج على طائرات متعارف عليها دولياً. ويستغرق البرنامج من [٣ - ٦] أسابيع، ويتضمن خمس عشرة ساعة طيران تعليم مزدوج، يقوم كبير معلمي الطيران بإجراء الاختبار النهائي. (٣٢٣)

وتضمنت تعديلات هيئة الطيران المدني في آخر يوليو ١٩٥٠ بالنسبة لمعلم الطيران زيادة في ساعات الطيران إلى ثلاثمائة ساعة طيران منفرد لمن يحمل رخصة طيار تجاري، ولا تقل ساعات الطيران المزدوج عن عشر ساعات خلال الأشهر الثلاث السابقة على طلب الرخصة. ويسري مفعول رخصة معلم الطيران لمدة ستة أشهر فقط. وعلى الطالب عند التجديد أن يتم [٢٥ ساعة] طيران تعليمي، أو خمس عشرة ساعة لمن يعمل على الخطوط الجوية. وتستخرج الرخصة من مصلحة الطيران المدني، حيث يقدم الطالب وثائق معتمدة من المصلحة أو المدرسة التي أتم فيها تعليمه، ثم يؤدي اختباراً شفهيّاً وآخر عمليّاً. (٣٢٤) ويخضع لمصروفات تعادل المصروفات التكميلية للرخصة التجارية، وفي الغالب يحصل الطالب على الساعات المطلوبة من خلال عملة، إضافة إلى ساعات الطيران التعليمي. (٣٢٥)

(٣٢٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.6

(٣٢٤) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ٥٢١، ملف ١٢ / ١ / ١ إعلان طيارين رقم ١ - ب / ١٩٥٤ صادر من مصلحة الطيران المدني بوزارة الحربية، بخصوص شروط إصدار وتجديد أهلية تعليم الطيران.

(٣٢٥) عصر الطيران، عدد ٧، مارس ١٩٥٦، ص ٩

٤ - إجازات طيران أخرى

وضعت مدرسة الطيران برنامجاً لتدريب الطيار الهواي وتزويده بالمعلومات اللازمة عن مهمة الطيار وقراءة الخرائط وقوانين الملاحة الجوية والإشارات الضوئية، وذلك بمحاضرات مكثفة في برنامج يتراوح بين سبعة وعشرة أيام، ويُعقد بعدها له اختبار.^(٣٢٦)

أما التعديلات التي وضعتها هيئة الطيران المدني في آخر مايو ١٩٥٠ فقد حوت مسميات عدة لشهادات جديدة منها:

- طيار تجاري ممتاز: ويلزمه [٧٠٠] ساعة طيران منها ما لا يقل عن مائتي ساعة قائد مسؤول، وله أن يقود طائرة نقل تجاري تحمل ركاباً ولا تزيد حمولتها عن خمسة عشر ألف رطل، أو طائرة بضائع تصل إلى ثلاثين ألف رطل، أو يعمل طياراً مساعداً على طائرة نقل تجاري كبيرة.
- طيار خط جوي: ويلزمه [١٢٠٠] ساعة، منها ما لا يقل عن مائتي وخمسين ساعة قائداً مسؤولاً، وله الحق في قيادة طائرة نقل تجاري كبيرة.
- ملاح جوي من الدرجة الثانية: ويحصل عليها حامل الشهادة التجارية [حرف ب] بعد إجراء اختبار شفهي وآخر تحريري في تشريعات الطيران وقواعده وعلامات الخرائط الدولية.
- ملاح جوي من الدرجة الأولى: ويحصل عليها الملاح الجوي من الدرجة الثانية بعد [٢٢٠٠] ساعة طيران علماً بأن ساعات الطيران تضاف في سجل الطيار المسؤول كاملة، أما الطيار المساعد فتحسب له نصف المدة.^(٣٢٧)

وعلى أساس الشهادات الجديدة صنف مصر للطيران طياريها حسب شهادة كل منهما وخبرته.^(٣٢٨) وحاولت الشركة تدريب طياريها على الطائرات الجديدة التي تم شراؤها، بإرسالهم في

^(٣٢٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، Misr Air work fling schools (Book) p.8

^(٣٢٧) أخبار الطيران، عدد ١١، نوفمبر ١٩٤٩، ص ٦، وعدد ١٢، ديسمبر ١٩٤٩، ص ١٧

^(٣٢٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ج ٣، من نائب مدير مصر للطيران

إلى مدير عام مصلحة الشركات، ١١ أغسطس ١٩٥٧

بعثات تدريبية إلى الدول الأوروبية.^(٣٢٩) وفضلت حكومة الثورة بداية من أكتوبر ١٩٥٤ إسناد الكشف الطبي على الطلاب عند استخراج الإجازات إلى القومسيون الطبي الخاص بالقوات الجوية، وحددت لهم يوماً من كل أسبوع.^(٣٣٠)

٥ - مهندس طيران

بدأ الاستعداد لتخريج كوادر هندسية في المدارس التابعة لشركة مصر للطيران منذ عام ١٩٣٨ مع تزايد حركة الطيران، في محاولة لإيجاد كوادر فنية تحل محل الخبرة الأجنبية، فتم افتتاح مدرسة الهندسة الأرضية إلى جانب مدرسة الطيران، ثم انتظمت المدرستان في معهد مصر للطيران في عام ١٩٤٢م. وقبلت مدرسة الهندسة طلابها من الحاصلين على التوجيهية أو الثقافة على الأقل، مع إجراء اختبار لهم في مبادئ الهندسة.^(٣٣١)

ويحصل الطالب على شهادتين أ وج في هندسة الطائرات والمحركات معاً خلال عامين، ويبدأ الطالب باستلام صندوق العدة ولباس الشغل. ويقتصر التدريب في السنة الأولى على البرادة والنجارة، ثم يتطرق إلى فك وتركيب محركات الطائرات، مع محاضرات مستفيضة في هندسة الآلات الدقيقة وقوانين الملاحة الجوية. وقد أعدت لهم الشركة عدداً من المحركات والطائرات للتدريب على صيانة المحركات والهياكل. وفي السنة الثانية يتدرب الطالب عملياً في سائر أقسام ورش المعهد. ثم يتقدم الطالب للاختبار أمام لجنة حكومية يرأسها المفتش الفني المقيم بمطار ألماظة. بدأت المدرسة عملها بستة طلاب، وفي نهاية عام ١٩٤٤ أصبح بها سبعة وثلاثين طالباً. وخلال المدة من ١٩٣٨ حتى ١٩٤٤ بلغ عدد خريجي المدرسة مائة وثلاثة وثلاثين طالباً، أمكن بهم تمصير جانب فني كان مقصوراً على الأجانب.^(٣٣٢)

^(٣٢٩) أخبار الطيران، عدد ١١، نوفمبر ١٩٤٩، ص ١٤

^(٣٣٠) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ٥٢١، ملف ١٢ / ١ / ١ نشرة إخبارية رقم ٣ / ١٩٥٤ بشأن شروط يجب توفرها عند التقدم لتوقيع الكشف الطبي الخاص بإجازات الطيران، ٢٥ أكتوبر ١٩٥٤م

^(٣٣١) الطيران، عدد سبتمبر ١٩٤٤، ص ٤

^(٣٣٢) المصدر نفسه، نوفمبر ١٩٤٥، ص ١٧

مع تقدم الطيران في بداية الحرب العالمية الثانية أصبح جهاز اللاسلكي جزءاً أساسياً في الطائرة، للتنسيق بينها وبين المطارات وأبراج المراقبة، وتوجيه نداءات الاستغاثة واستقبال التعليمات، لذا رأى معهد مصر للطيران افتتاح مدرسة اللاسلكي لإعداد كوادرات فنية في هذا المجال الجديد. وتم قبول الطلاب من الحاصلين على التوجيهية أو الثقافة، بعد إجراء اختبار لمدى استعداد الطالب. ويقوم بالتدريس هيئة من الفنيين والخبراء في أعمال اللاسلكي والكهرباء. ويتعلم الطالب إرسال واستقبال الرسائل والإشارات بمختلف اللغات. ويتلقى الطالب محاضرات في علوم الكهرباء والأجهزة اللاسلكية وكيفية استعمالها وصيانتها، و شحن البطاريات وتفريغها وصيانتها. ويُلم الطالب بالأجهزة الكهربائية في الطائرة، وبالقوانين واللوائح الدولية المنظمة لشؤون التلغراف والتليفون واللاسلكي. وبعد دراسة لمدة عام يتقدم الطالب للاختبار أمام مصلحة التلغراف والتليفون المصرية، ويحصل على إجازة دولية، وهناك برنامج آخر لمدة ستة أشهر. وقد زُودت المدرسة بمعامل بها أحدث الأجهزة اللاسلكية.^(٣٣٣)

وهكذا أمكن لمعهد مصر للطيران ومدارسه تخريج كوادرات فنية في الطيران والهندسة واللاسلكي، قامت على أكتافها نهضة الطيران بمصر، ونجحت في تمصير الطيران وتوفير احتياطي للقوات الجوية وكوادرات لشركات الطيران في الأقطار العربية.

ثالثاً: الأجانب والعرب في مدارس مصر للطيران

لم يقتصر دور مدارس مصر للطيران على تخريج كوادرات فنية مصرية فحسب، بل تخطاها إلى تلبية رغبات الأجانب المقيمين بمصر ومنطقة الشرق الأوسط والعرب في تعلم فن الطيران، بوصفه علماً جديداً أصبح من مستلزمات العصر.

١ - الأجانب

بدا التعليم في مدارس مصر للطيران على أكتاف الأجانب، ولا سيما البريطانيين بإشراف مستر كارول كبير معلمي الطيران، حتى تم إحلال المصريين محلهم تدريجياً، فيما عرف بسياسة

(٣٣٣) المصدر نفسه، عدد أغسطس ١٩٤٤، ص ٩، ٨، وعدد نوفمبر ١٩٤٥، ص ١٢، ١٣

التمصير - حسبما سبق - حتى أن لغة التدريس في البداية كانت الإنجليزية، ثم تعددت حسب جنسية الطلاب، فكان طبيعياً أن تلبى مدارس مصر للطيران رغبة كبار الشخصيات البريطانية في إشباع هواية تعلم الطيران لديهم، باعتباره مظهراً من مظاهر الواجهة العصرية، ودليلاً على التقدم والرقى.^(٣٣٤)

وكانت الجاليات الأجنبية تشكل جزءاً من نسيج المجتمع المصري آنذاك، وإن تركزت في القاهرة والإسكندرية وبور سعيد، وقد زاد إقبال هؤلاء الأجانب على تعلم الطيران في أول عهده، فشكّلوا أغلبية عظمى بين خريجي فرعي مدرسة مصر للطيران في الإسكندرية وبور سعيد؛ فقراءة النشرة الدورية لنشاط مدارس مصر للطيران توضح أن نسبة الأجانب إلى المصريين في مدرسة ألماتة كانت ٢: ٣، بينما زادت هذه النسبة في مدرستي الإسكندرية وبور سعيد إلى تسعة أجانب مقابل مصري واحد.^(٣٣٥) ساهم في هذه الزيادة الفارق الحضاري بين الأجانب والمصريين آنذاك.

وإبان الحرب العالمية الثانية اعتمدت بريطانيا على مدارس مصر للطيران في تدريب القوات الجوية للحلفاء المرابطة في منطقة الشرق الأوسط، وتزويدها بكوادر جديدة، لتعويض فاقد الحرب بين الطيارين، فتخرج في مدارس مصر للطيران العديد من رجال وسيدات الحلفاء، فحصلوا على إجازات طيران خاصة.^(٣٣٦)

أما بالنسبة للرسوم الدراسية وأسعار الطيران، فقد تمتع الأجانب بالأسعار ذاتها التي تمتع بها المصريون في التعليم، ولم يكن هناك تمييز للمصريين إلا في المكافأة التشجيعية التي تمنحها الحكومة للمصريين، لتشجيعهم على تعلم الطيران، ولم يظهر فارق الأسعار إلا في فترة الاستيلاء عندما خفضت أسعار الطيران بشكل كبير للمصريين، وكذلك في ظل حكومة الثورة التي خفضت

(٣٣٤) المصدر نفسه، يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٥

(٣٣٥) راجع على سبيل المثال المقطع، أول سبتمبر ١٩٣٤، ص ١٠، والبلاغ، ٧ ديسمبر ١٩٣٤، ص ٨، و ٤

مايو ١٩٣٥، ص ٨

(٣٣٦) الطيران، عدد نوفمبر ١٩٤٣، ص ١٤، ونوفمبر ١٩٤٥، ص ٧

أسعار تعلم الطيران للمصريين أقل من خمسة وثلاثين عاماً، بنسبة ٥٠% وبقي المصريون فوق هذا السن وغير المصريين يدفعون المصروفات الدراسية وإيجار الطائرات كاملاً.^(٣٣٧)

٢ - العرب

شكلت مدارس مصر للطيران ملاذاً لطلاب الطيران في المشرق العربي، فهي أول مدارس من نوعها في المنطقة، إذ حملت مصر لواء الطيران في الشرق، كما حملت لواء العلم من قبل. جاءت المبادرة من مصر، فعندما اعتزمت مصر للطيران افتتاح مدرستها بمطار ألماتة عام ١٩٣٢ طلبت وزارة الخارجية إبلاغ الأمر إلى هيئات التمثيل الدبلوماسي والقنصلي المصري في بلدان الشرق الأدنى.^(٣٣٨) تأخرت الدول العربية في تلبية الدعوة حتى قامت الحرب العالمية الثانية، نظراً لتأخر التفكير في إنشاء شركات طيران مدني أو قوات جوية في تلك الأقطار، فيما عدا العراق التي بدأ الطيران المدني فيها مبكراً، بفضل جهود الحكومة، ووردت أول إشارة عن طالب عراقي بمدارس مصر للطيران في عام ١٩٣٦، ويدعى حمادي حمزة، وحصل على شهادة طيران خصوصي.^(٣٣٩)

وكانت السودان من أول البلدان العربية التي أرسلت بأولادها لتعلم الطيران في مصر، فحصل محمود دياب ومحمد رأفت ومحمود سليمان أيوب وموسى بدري على الشهادة الخصوصية، وواصلوا دراستهم للحصول على الشهادة التجارية، وطمع بعضهم في الحصول على إجازة تدريس الطيران، ليكونوا نواة الطيران المدني في السودان، وحرص المعهد على أن تكون الرحلة التدريبية الخاصة بطلاب السودان إلى الخرطوم، للقيام باستعراض جوي هناك، وإظهار ثمرة تعليم الطيران لأبناء السودان.^(٣٤٠) وكان من ثمار هذه الرحلة أن تحمس أهالي السودان للطيران، فجمعوا ألفين وخمسمائة جنيه، خصصت لتعليم شباب السودان الطيران المدني في مصر. وقررت حكومة السودان منح إعانة قدرها [٢٥] جنيهاً لكل سوداني يحصل على الشهادة الخصوصية، و[٧٥]

^(٣٣٧) كان إيجار الطائرات العادية أربعة جنيهات وأربعين قرشاً للساعة، والطائرة بستمان خمسة جنيهات وسبعين

قرشاً، تزيد كل منها جنيهاً في حالة الطيران الليلي. **عصر الطيران**، عدد ٧، مارس ١٩٥٦، ص ٨

^(٣٣٨) **وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢** أ، ملف ١٨٢ - ١٨٢/٢٠٢، مذكرة وزارة الخارجية إلى مجلس

الوزراء بشأن إنشاء مدرسة الطيران المدني بألماتة، ٢٠ يونيو ١٩٣٢

^(٣٣٩) **الجهاد**، ٢٤ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

^(٣٤٠) **الطيران**، عدد يوليو ١٩٤٥، ص ١١

جنيهاً لمن يحصل على الإجازة التجارية، وذلك بمناسبة قرب افتتاح الخطوط الجوية السودانية.^(٣٤١)

وأوفدت الحكومة السعودية بعثة لتعلم الطيران في مصر عام ١٩٤٢، كان من بينهم كمال الصبح وعبد الله المناديلي، الذين حصلوا على الشهادة التجارية، وما لبثت الحكومة السعودية أن أرسلت بعثة أخرى من خمسة شباب لتعلم هندسة اللاسلكي بمعهد مصر للطيران.^(٣٤٢) وفي عام ١٩٤٩ أرسلت وزارة الدفاع السعودية بعثة مكونة من خمسة عشر شاباً لتعلم الطيران في مصر.^(٣٤٣) وقد نظم لهم المعهد رحلة بسبع طائرات إلى جدة عن طريق الوجه وينبع، قاد الرحلة كابتن عبد الرحمن الصيرفي كبير المعلمين، يعاونه طاقم من معلمي الطيران وطياري الأمان بالمعهد.^(٣٤٤)

كما تعلم بمعهد مصر للطيران عدد من شباب شرق الأردن^(٣٤٥) وفلسطين ولبنان وسوريا، فمن شرق الأردن حصل عدنان المفتي على الشهادة الخصوصية في يوليو ١٩٤٥، ثم حصل إبراهيم نجم الدين الكردي على إجازة نفسها في أغسطس ١٩٤٦، واشترى الأخير طائرة خاصة عاد بها إلى بلاده. وفي القدس قرر نادي الطيران العربي إفاد اثنين من أعضائه لتعلم الطيران في مصر على نفقة النادي، وقام المعهد بتخفيض أجر الطيران لهم بنسبة أربعين قرشاً في الساعة بما يوفر للطالب حوالي ستة جنيهاً في الشهادة الخاصة وحدها.^(٣٤٦)

^(٣٤١) المصدر نفسه، عدد أغسطس ١٩٤٥، ص ٧

^(٣٤٢) المصدر نفسه، يوليو ١٩٤٤، ص ٧

^(٣٤٣) أخبار الطيران، عدد ٨، أغسطس ١٩٤٩، ص ٨

^(٣٤٤) المصدر نفسه، عدد ١٤، فبراير ١٩٥٠، ص ٨

^(٣٤٥) كانت الأردن التي تأسست في عام ١٩٢١ تسمى شرق الأردن، وظل هذا الاسم حتى تغير في عام ١٩٤٨ مع انتهاء الانتداب البريطاني وتغير الاسم إلى المملكة الأردنية الهاشمية، راجع عبد اللطيف الصباغ، بريطانيا ومشكلات الحدود بين السعودية وشرق الأردن ١٩٢١ - ١٩٣٩ (القاهرة: مكتبة مدبولي ١٩٩٩) ص ص ٥٩ - ٧١

^(٣٤٦) الطيران، عدد يناير ١٩٤٥، ص ٢١، وعدد سبتمبر ١٩٤٥، ص ٨، وأغسطس ١٩٤٦، ص ٩، وأخبار الطيران، عدد ٢٣، نوفمبر ١٩٥٠، ص ٨

كما استعانت شركات الطيران العربية بخبرات مصرية، فاستعانت شركة طيران لبنان بكل من يحيى لطفي وعماد الدين هاشم. وتعاقبت حكومة اليمن مع الطيارين محمد رمضان وعلي بسيوني وأحمد عبد اللطيف.^(٣٤٧) أما عن بلدان المغرب العربي فقد سيطرت عليها فرنسا وعلمت بعض أبنائه الطيران، وقد وضع ذلك من خلال شخصية الطيارين الجزائريين والمغاربة الذين شاركوا بطائرات فرنسية في مهرجان الطيران بالقاهرة عام ١٩٣٣.

وهكذا تحملت شركة مصر للطيران عبء تكوين جيل جديد من أبناء مصر يتقنون فنون الطيران وهندسته وكل ما يتعلق به من خدمات ويحملون لواء الطيران. ومنحت مدارس مصر للطيران شهادات دولية وكونت جيلاً من المتخصصين، نجح هذا الجيل في أوائل الأربعينيات في تمصير الشركة. ولم يكن تعليم الطيران استثماراً بأي حال من الأحوال في المجتمع المصري، لذا تحملت مصر للطيران تبعات هذا العمل المالية، دون دعم حكومي مباشر، واكتفت الحكومة بمكافآت زهيدة للحاصلين على شهادات طيران، باستثناء فترتي الاستيلاء وحكومة الثورة التي زادت فيهما هذه المكافآت، الأمر الذي شجع الشركة على رفع أسعار التعليم في الفترة الأخيرة، بما قلص خسائر المعهد. وغدت مدارس مصر للطيران منذ نشأتها ملاذاً لطلاب الطيران من المصريين والعرب والأجانب المقيمين في المنطقة، واستعانت بها القوات البريطانية إبان الحرب العالمية الثانية.

(٣٤٧) الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٥

الفصل الرابع

نشاط شركة مصر للطيران

أولاً: النقل التجاري المنتظم

ثانياً: خدمات النقل غير المنتظمة :

١ - نزعات جوية ورحلات خاصة.

٢ - تنشيط حركة السياحة.

٣- خدمة الحجيج.

٤- خدمات الطيران في مجال الزراعة.

٥- خدمات صحية.

٦- أنشطة أخرى

أولاً: النقل التجاري المنتظم

تعد الخطوط الجوية الرسمية التي تسيّرُها الشركة بالاتفاق مع الحكومة، في اتجاهات معينة وخطوط محددة وبمواعيد قيام ومحطات تقف فيها دون تغيير أو تعديل، تعد نقلاً تجارياً منتظماً. ويمتاز النقل التجاري الجوي بميزتين:

الأولى: أن الجو مسلك سليم خالٍ من العوائق، ويمكن اختراقه من أقصر أطواله، وهو الخط المستقيم بين نقطتي القيام والوصول، بينما طرق اليابسة والماء مليئة بالعوائق، بما يستلزم سلوك طرق متعرجة، وقد تدعو الظروف الجغرافية إلى تغيير الوسيلة.

والثانية: قلة المقاومة التي تواجه الطائرة أثناء سيرها، مما لا يتوفر في وسائل النقل الأخرى، لاحتكاكها بالسطح الذي تسير فوقه، لذا كان الطيران أسرع وسائل النقل، وهو اعتبار مهم في حسابات النقل، وبخاصة عند نقل رجال الأعمال والبضائع سريعة التلف أو غالية الثمن، كما يساهم الطيران في ازدهار الحركة الثقافية بما ينقله من مجلات وصحف بين مختلف دول العالم، وحتى داخل القطر الواحد من العاصمة إلى الأقاليم النائية.^(٣٤٨)

وتخضع عملية فتح خطوط جوية منتظمة لعدة عوامل منها:

(٣٤٨) فهمي عبد الحميد، مهام الطيران التجاري في مصر، الطيران، أغسطس ١٩٤٥، ص ص ١٤، ١٣

أولاً: درجة ميل الجمهور لاستخدام الطائرات، أو بمعنى آخر وعي الجمهور بالنقل الجوي.

ثانياً: الفوائد التي تعود على الجمهور من إنشاء خط جوي من حيث توفير الوقت والراحة.

ثالثاً: التأكد من إقبال أعداد كافية من الجمهور للسفر على الخط المراد إنشاؤه، ويمكن الاعتماد مبدئياً على سجلات تذاكر الركاب بخطوط السكة الحديد، إن وجدت.

رابعاً: أن تتناسب الأجور مع إمكانات الجمهور، ويمكن الاسترشاد أيضاً بتذاكر السكة الحديد، بحيث لا تزيد تذكرة الطائرة عن تذكرة الدرجة الأولى في السكة الحديد، مضافاً إليها أسعار عربات النوم في الخطوط الطويلة.

خامساً: تكاليف تشغيل الخطوط وقيمة المساعدات الحكومية، فقبل أن تتفق الشركة أموالاً في شراء طائرات لخط ما يجب أن يكون لديها ضمان حكومي كافٍ لمساعدتها في تكاليف الخط، من مصاريف الإنشاء والتشغيل والصيانة.^(٣٤٩)

فعندما سُئل كمال علوي مدير شركة مصر للطيران عام ١٩٣٦ عن تأخر الشركة في مد خط جوي إلى السودان قال: إن هذا الخط يكلف الشركة الكثير من الجهد والمال، في حين أن حركة الركاب من السائحين ورجال الإدارة محدودة للغاية، ومن ثمَّ لا يمكن مد خط إلى السودان، لارتفاع التكاليف وقلة العائد، وهذا لا يمنع بعض الطائرات من السفر إذا استؤجرت، وقد تتحسن العلاقات التجارية تحسناً يسمح بمد خط جوي بين القاهرة والخرطوم كما حدث مع العراق.^(٣٥٠)

وتقوم الدراسة في هذا المحور على لغة الأرقام، معتمدة على عدد من الجداول والرسوم البيانية أعدها الباحث مستقيماً أرقامها من مصادرها الأساسية.^(٣٥١) ففي السنة الأولى من عمر مصر للطيران مضت الشركة في نشر ثقافة الطيران وتعليمه، وعندما اطمأنت إلى أن المصريين لا

^(٣٤٩) مجلة مدرسة مصر للطيران، عدد سبتمبر ١٩٤١، ص ٨

^(٣٥٠) الجهاد، ١٩ أكتوبر ١٩٤١، ص ٧

^(٣٥١) تقارير مجلس الإدارة الواردة بوثائق مصلحة الشركات، محافظة ٢٠٢ ب، و ٢٢٤ الخاصة بمصر للطيران،

وكتاب بنك مصر وشركاته، ص ٦٨، وكتاب اليوبيل الذهبي لبنك مصر ١٩٢٠ - ١٩٧٠، ص ٢٦٨،

والدوريات المتخصصة ومنها على سبيل المثال الطيران، عدد أكتوبر ١٩٤٦، ص ١٢، وعدد يناير

١٩٤٨، ص ٦، وعصر الطيران، عدد ٧١ و ٧٢، مايو ويونيو ١٩٦٢، ص ١٨

يهابون ركوب الطائرة افتتحت أول شبكة من الخطوط الداخلية في أغسطس ١٩٣٣، فسيّرت طائرتين من طراز دراجون ٨٤ بين القاهرة والإسكندرية.^(٣٥٢) وفي نهاية العام افتتحت الشركة خط الصعيد إلى أسيوط والأقصر وأسوان.^(٣٥٣) ثم أخذت تتوسع وبحلول عام ١٩٣٧ كانت قد نجحت في ربط أنحاء القطر بشبكة خطوط داخلية متميزة، حيث ربطت القاهرة بالإسكندرية بثلاث رحلات ذهاباً وإياباً، كما ربطت القاهرة ببور سعيد بثلاث رحلات يومية. وافتتح خط بين القاهرة وأسيوط برحلة واحدة يومياً ذهاباً وعودة، ثم امتد إلى الأقصر وأسوان،^(٣٥٤) وكانت الشركة قد افتتحت خطأً صيفياً بداية من عام ١٩٣٥ بين كل من القاهرة والإسكندرية ومرسى مطروح، لخدمة المصطافين، ونشرت بالصحف جداول المواعيد والأسعار.^(٣٥٥)

وفيما يتعلق بالخطوط الخارجية، فقد بدأتها شركة مصر للطيران في وقت مبكر برحلات منتظمة إلى فلسطين منذ عام ١٩٣٤، وفي نهاية عام ١٩٣٥ قررت الشركة فتح خط جديد بين مصر وقبرص أسبوعياً.^(٣٥٦) وفي عام ١٩٣٦ بدأت الشركة مباحثاتها مع الحكومة العراقية لمد خطوطها إلى بغداد عبر فلسطين وسوريا. ثم نجحت الشركة في ربط مدن المملكة العربية السعودية جدة والمدينة. وبحلول عام ١٩٣٨ كانت الشركة تقوم برحلات إلى فلسطين وسوريا والعراق والسعودية وقبرص، واقتربت الشركة في أرقامها من الشركات الأوروبية الكبرى. ولم يوقف توسع شبكة الخطوط الخارجية للشركة المصرية سوى اندلاع الحرب العالمية الثانية، فتعطلت خطة التوسع التي اعتمدتها الشركة بربط مدن العراق بغداد والموصل والبصرة، وصولاً إلى اليونان وإيران.^(٣٥٧)

^(٣٥٢) كمال نجيب، مرجع سابق، ص ٧٠، ٧١

^(٣٥٣) الأهرام، ٢٤ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١١

^(٣٥٤) المصري، ٢١ أغسطس ١٩٣٧، ص ١١

^(٣٥٥) البلاغ، ٢٢ يونيو ١٩٣٥، ص ٣

^(٣٥٦) المصدر نفسه، ٢٧ يوليو ١٩٣٥، ص ٨

^(٣٥٧) لإريك دافيز، مرجع سابق، ص ٢١٤

وإذا كانت بريطانيا قد تصدت لمحاولات بنك مصر فتح فروع له في فلسطين والعراق، فقد رحبت بفتح خطوط جديدة تربط مصر بالبلدين، وهو موقف يرى إريك دافيز من الصعب تفسيره،^(٣٥٨) غير أن هناك فرقاً جوهرياً بين الحالتين، فبريطانيا كانت في حالة قلق دائم من ارتفاع موجة الاقتصاد الوطني في مصر، ممثلة في بنك مصر ومشروعاته، لأنها تمثل خطراً على مصالحها الاقتصادية، أما خطوط الطيران التي تربط القاهرة بالعواصم العربية، فتقدم خدمة جليلة للإدارة البريطانية في الشرق الأوسط، ممثلة في سهولة تنقل رجالها بين هذه العواصم. وأرقام المسافرين على هذه الخطوط وأسمائهم تنطق بهذا الاستنتاج.

ومسافات الطيران لطائرات الشركة خلال مرحلة ما قبل الحرب العالمية الثانية الموضحة في الرسم البياني رقم [١] تبين ما حققته الشركة من تقدم، فبينما قطعت طائرات الشركة في مايو ١٩٣٥ [٤١٩,٩٣٥] ميلاً، نجدها في عام ١٩٣٧ قد قطعت [٩٨٨,٩٧٧] كما يؤكد الرسم البياني رقم [٢] لساعات الطيران بالشركة هذه النسبة، التي لم تتجاوز ثلاثة آلاف وخمسمائة ساعة عام ١٩٣٥، لكنها ارتفعت في عام ١٩٣٧ إلى أكثر من ثمانية آلاف ساعة. وعلى مستوى عدد الركاب؛ فمن الرسم البياني رقم [٣] نتبين أن الشركة حققت تقدماً ملحوظاً، فبلغ عدد ركاب طائرات الشركة عام ١٩٣٣ [٩١٧] راكباً، زاد هذا العدد عام ١٩٣٥ إلى سبعة آلاف راكب، ثم وصل في عام ١٩٣٧ إلى [١٧,٤٩٦] راكباً. وتحليل النسب السابقة يقول أن مسافات الطيران زادت في عام ١٩٣٧ عن عام ١٩٣٥ بنسبة ٢٣٥٪، بينما زادت ساعات الطيران بنسبة ٢٢٨٪ وزاد عدد الركاب بنسبة ٢٥٠٪، وترجع زيادة عدد الركاب بنسبة أكبر من ساعات الطيران إلى زيادة حجم الطائرات.

وقراءة النشرات الدورية لشركة مصر للطيران خلال المرحلة المبكرة من عمر الشركة ٣٣/ ١٩٣٥^(٣٥٩) تبين أن ركاب الخطوط الداخلية تمثل حوالي ٨٩٪ من إجمالي الركاب، بينما ركاب خط فلسطين يمثلون ١١٪. ومعظم ركاب الخطوط الداخلية على خط القاهرة الإسكندرية، بنسبة

(٣٥٨) المرجع نفسه

(٣٥٩) راجع على سبيل المثال بيان الشركة بالمقطم، أول سبتمبر ١٩٣٤، ص ١٠، والأهرام، ١٧ نوفمبر

١٩٣٤، ص ٢، والسياسة، ٢٥ يوليو ١٩٣٤، ص ٦، والبلاغ، ٤ مايو ١٩٣٥، ص ٨، ١٨ مايو

١٩٣٥، ص ٨

٨٤% من ركاب الخطوط الداخلية. ويتضح أيضاً أن معظم الركاب من البريطانيين، ولاسيما على خط فلسطين، يليهم أعضاء الحكومة ورجال الاقتصاد والأثرياء من المصريين ويتقلص عدد الركاب شتاءً، بما يتراوح بين ٣٠ - ٥٠% نظراً لتوقف نشاط المصايف.

أما بالنسبة للشحن الجوي فقد شهد العقدان الثالث والرابع من القرن العشرين منافسة المواني الجوية في نقل التجارة الخارجية، وترجع أول محاولة لنقل الطرود الجوية إلى عام ١٩١٩ في كل من الولايات المتحدة وبريطانيا، بينما شهد عام ١٩٣٤ أول محاولة لنقل الطرود على طائرات مصر للطيران إلى فلسطين.^(٣٦٠) حيث بدأت الشركة تستقبل الطرود الزائدة والبريد بأجور، لتعويض خسائر تشغيل الخطوط، فيما يعرف بالشحن الداخلي والخارجي والترانزيت، إذ تقوم الطائرات المصرية في رحلاتها إلى دول الجوار بنقل الطرود التي نقلتها طائرات الخطوط العالمية الطويلة، التي تمر بمصر ولا تمر بدول الجوار. وتبدأ الإجراءات عند وصول الرسالة أو الشحنة إلى أحد مكاتب الشركة، فيدون عليها بيانات المرسل والمرسل إليه ومحطة الوصول، كما تدون البيانات ذاتها في بوليصة الشحن، وتعطى منها نسخة للمرسل كسند، وتجمع الرسائل والطرود المرسلة إلى جهة معينة ويتم عمل بيان بها، وعند وصولها يتم الاتصال بالمرسل إليه لاستلامها.^(٣٦١)

والواقع أن الشحن الجوي قد بدأ بداية ضعيفة، كما يتضح من الجدول رقم [١] إذ نقلت طائرات مصر للطيران في عام ١٩٣٥ سبعة آلاف كيلو جرام، بمتوسط يومي تسعة عشر كيلو جراماً، لكن هذا الرقم سرعان ما تضاعف خلال العام التالي، فنقلت طائرات الشركة سبعة وعشرين طناً من الطرود والصحف، بمتوسط يومي خمسة وسبعين كيلو جراماً. واقتصرت المنقولات خلال تلك المرحلة على الصحف والمجلات والبضائع سريعة التلف أو غالية الثمن خفيفة الوزن، ومنها الذهب والأحجار الكريمة والجلود والفرو وأفلام السينما ولعب الأطفال والهدايا وأدوات الزينة واللوحات الفنية والمستحضرات الطبية، وقطع غيار السيارات والطائرات، والآلات الدقيقة وأجهزة الراديو والمنسوجات والآلات الكهربائية.^(٣٦٢)

(٣٦٠) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٥، ص ١٠

(٣٦١) عصر الطيران، عدد ٧١ و ٧٢، مايو ويونيو ١٩٦٢، ص ٤٤

(٣٦٢) الطيران، عدد يناير ١٩٤٨، ص ١٢

وبدأت مصر للطيران خلال هذه المرحلة في نقل البريد على خطوطها المنتظمة منذ عام ٢٩٣٦، فأخذت مصلحة البريد المصرية في إرسال رسائلها بالبريد الجوي على طائرات الخطوط الجوية البريطانية، في تجربة لمدة ثلاثة أشهر، ثم توقفت لتقويم التجربة، وقد دلت الإحصاءات على زيادة الرسائل بشكل كبير بما يؤكد اقتناع الجمهور بإرسال رسائلهم بالبريد الجوي.^(٣٦٣) بعدها بدأت مصلحة البريد في نقل رسائلها على خطوط مصر للطيران، ويظهر من الجدول رقم [١] أنها بدأت بألفي طن عام ١٩٣٦، بمتوسط يومي خمسة كيلو جرامات ونصف، ثم زادت بعد ذلك.

وفي مرحلة الاستيلاء استمر نشاط مصر للطيران فلم تأل الشركة جهداً في ربط المدن المصرية بالعاصمة بشبكة منتظمة، فالقاهرة والإسكندرية يربطهما خط جوي ثلاث مرات يومياً، وترتبط بور سعيد بالقاهرة بخط يومي، قد يزيد إلى رحلتين عند الحاجة، وتوالي الشركة خط الصعيد اهتماماً خاصاً، رغم ما تعانيه من إحجام، راجع إلى عدم اعتياد أهالي الصعيد على استخدام الطائرة في تنقلاتهم، ويربط هذا الخط الصعيد بالعاصمة ثلاث مرات أسبوعياً. وفي هذه المرحلة خفضت الإدارة أسعار التذاكر، حسبما هو واضح في الجدول رقم [٢] فقلت في بعض الخطوط عن أسعار الدرجة الأولى في السكك الحديدية. وعلى المستوى الخارجي ربطت الشركة مصر ببلدان الشرق الأدنى، فلسطين وسوريا يومياً، والعراق مرتين أسبوعياً والسودان وقبرص مرة واحدة كل أسبوع.^(٣٦٤)

وقد أثرت الحرب العالمية الثانية على بعض الخطوط الخارجية، فتوقف خط العراق والسودان. كما توقف خط فلسطين في الفترة من ٩ يونيو حتى ١٣ يوليو ١٩٤١^(٣٦٥) وسرعان ما عاودت طائرات مصر للطيران رحلاتها بعد انتهاء الحرب إلى بغداد عن طريق دمشق. وفور جلاء القوات الفرنسية عن سوريا وتسلم حكومتها مطار المزة وإدارته حصل مندوب مصر للطيران على موافقة السلطات السورية ليكون لمصر للطيران مكتباً بالمطار المذكور أسوة بشركة British Over Seas

(٣٦٣) المقطم، ٢٥ سبتمبر ١٩٣٤، ص ٦

(٣٦٤) مجلة معهد مصر للطيران، عدد إبريل ومايو ١٩٤٣، ص ٥، ٦

(٣٦٥) المصدر نفسه، عدد يوليو ١٩٤١، ص ١٣

Air Ways واستأنفت مصر للطيران رحلاتها على هذا الخط في يونيو ١٩٤٦^(٣٦٦) وامتدت الشركة خط بيروت إلى حلب، نظراً لكثرة الراغبين في السفر بين المدينتين، لما تمثله بيروت من أهمية تجارية.^(٣٦٧) وبنهاية فترة الاستيلاء زادت الرحلات، فبلغت ثلاث رحلات يومية على خط القاهرة الإسكندرية، إضافة إلى رحلة يومية على خط الدلتا (القاهرة - بور سعيد - إسكندرية والعودة) وأربع رحلات أسبوعية على خط الصعيد، ورحلة يومية على خط بيروت ورحلتان يومياً على خط فلسطين، واثنان أسبوعياً إلى دمشق وبغداد، وثلاث رحلات أسبوعية إلى نيقوسيا بقبرص.^(٣٦٨)

ولم تتأثر حركة الطيران خلال عام ١٩٤٦ إلا بانتشار وباء الكوليرا في مصر خلال شهر أكتوبر، حيث شلت حركة الخطوط الخارجية، بسبب القيود الصحية التي فرضتها الدول العربية على الطائرات القادمة من مصر، فعلى سبيل المثال رفضت العراق السماح لطائرات مصر للطيران بتفريغ شحناتها، ورفضت السماح للراكب العراقي الوحيد القادم على الرحلة بالنزول. وقد قابل هذا الشلل في الخطوط الخارجية نشاطاً ملحوظاً على الخطوط الداخلية، وبخاصة خط القاهرة أسيوط الذي شاهد ١٦٤ رحلة مقابل ٣٦ رحلة خلال شهر سبتمبر، وقفز عدد الركاب من ٨٢ إلى ٨٥٨ راكباً، وبلغ ركاب خط الإسكندرية [١٤٣٧] في الشهر ذاته بزيادة قدرها مائة راكب عن شهر سبتمبر، وترجع الزيادة إلى توقف وسائل النقل الأخرى بأوامر حكومية منعاً لانتقال الوباء.^(٣٦٩)

ولغة الأرقام دائماً هي الأوضح، فالأميال التي قطعتها طائرات الشركة خلال مرحلة الاستيلاء تبين تقلص نشاط الشركة في البداية، فتراجعت أرقام المسافات إلى ما يقرب من [٧٢٧,٠٠٠] ميل، لكنها عاودت الارتفاع مرة أخرى في الأعوام التالية، فوصلت في عام ١٩٤٤ - كما هو موضح في الرسم البياني رقم [١] - إلى [١,٠٢٣,٤٠٠ ميل] وذلك بفضل سياسة الشركة في خفض أسعار

(٣٦٦) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٩، ملف ٦٠ / ٢٠ / ٤٨ مذكرة المفوضية

الملكية المصرية بدمشق عن استئناف الطيران في سوريا، ٢٠ مايو ١٩٤٦

(٣٦٧) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٥، ص ١٠

(٣٦٨) المصدر نفسه، عدد فبراير ١٩٤٧، ص ٣٤، ٣٥

(٣٦٩) المصدر نفسه، عدد إبريل ١٩٤٧، ص ٨، ٩

الطيران.^(٣٧٠) ثم قفزت أرقام الميال في عام ١٩٤٦ إلى [١,٣٩٥,٠٠٠ ميل] بفضل التوسع في شبكة الخطوط، حسبما أوضحنا سلفاً. ويؤكد الرسم البياني رقم [٢] لساعات الطيران بالشركة النتائج نفسها من انخفاض في بداية المرحلة، ثم زيادة مطردة بعد ذلك.

وتختلف مدلولات أعداد الركاب، فقد حافظت الشركة على التوازن طوال مرحلة الاستيلاء، فلم تشهد بداية المرحلة انخفاضاً بخلاف ساعات الطيران، فالرسم البياني رقم [٣] يشير إلى زيادة عدد الركاب في بداية المرحلة إلى ما يقرب من [٢٣,٠٠٠ راكب] بعد أن كانت في عام ١٩٣٧ [١٧,٥٠٠ راكب] وبذلك لا يتناسب تزايد الركاب تناسباً طردياً مع المسافات أو ساعات الطيران في الشركة، ولعل السبب يرجع إلى زيادة سعة الطائرات، إضافة إلى استخدام رجال الإدارة البريطانية لطائرات الشركة في تحركاتهم في بلدان الشرق الأدنى، وظل الصيف متفوقاً على الشتاء، فبلغ المتوسط الشهري لعدد الركاب في الصيف [١٦١٦] راكباً، بينما المتوسط الشهري خلال أشهر الشتاء [٢١٦] راكباً.^(٣٧١)

ويتضح من الرسم البياني رقم [٣] زيادة أعداد الركاب في عام ١٩٤٥ مع افتتاح خطوط جديدة ثم انخفضت أعداد الركاب قليلاً في العامين التاليين على الرغم من زيادة ساعات الطيران والمسافات التي قطعتها طائرات الشركة خلال العامين المذكورين - حسب الرسوم البيانية ١ و ٢ و ٣- ولعل التفسير المنطقي لهذه الظاهرة هو انخفاض نسبة امتلاء كراسي الطائرات في رحلاتها، ويرجع ذلك إلى ارتفاع أجور الطيران بعد الحرب العالمية الثانية، فمقارنة الجدول رقم [٢] مع الجدول رقم [٣] يبين أن أسعار الطيران قد ارتفعت بعد الحرب بنسبة تتراوح بين ٦٠ و ١٠٠%، فعلى سبيل المثال ارتفعت الأسعار بين القاهرة والإسكندرية من ١٢٥ قرشاً إلى ٢٥٠ قرشاً، أما التذكرة بين القاهرة وقبرص فقد ارتفعت من أحد عشر جنيهاً إلى ثمانية عشر جنيهاً ونصف، وزادت تذكرة القاهرة - اللد من ٦٥٥ إلى تسعة جنيهاً.

(٣٧٠) راجع الجدول رقم [٢]

(٣٧١) من مقارنة البيانات الشهرية لمصر للطيران بمجلة معهد مصر للطيران، الأعداد من مايو ١٩٤١ حتى

إبريل ١٩٤٢

ولم يتأثر الشحن الجوي كثيراً بالصيف أو الشتاء، إذ شاهدت الشركة زيادة مطردة في أرقام الشحن الجوي للطرود والصحف على الخطوط الداخلية والخارجية، فبلغت في عام ١٩٤١ مائتين وأربعين طناً - كما هو واضح من الجدول رقم [١] - وزادت في عام ١٩٤٥ إلى ٥٥٣ طناً، وغدت صحف القاهرة تُقرأ في أسوان صباحاً، بعد أن كانت تصل في المساء، وأصبحت الصحف نفسها تصل إلى الدول العربية في اليوم ذاته.^(٣٧٢) وكان المتوسط الشهري للصحف المنقولة على طائرات مصر للطيران يربو على العشرة أطنان.^(٣٧٣)

وانعكس رواج الشحن الجوي على حركة الجمرک في المطار، ففي عام ١٩٣٧ كان دخل جمرک مطار ألماتة ستمائة جنيه طوال العام، وعدد موظفي الجمرک ستة موظفين فقط يعملون حتى السابعة مساءً، ولم يكن يسمح للطائرات بالطيران ليلاً. أما في عام ١٩٤٦ بلغ الإيراد اليومي للمطار ألفاً ومائتي جنيه، وزاد عدد موظفي الجمرک إلى اثنين وأربعين موظفاً يعملون على ثلاث نوبات طوال الأربع والعشرين ساعة.^(٣٧٤)

ومع زيادة عدد الرحلات الداخلية والخارجية - على نحو ما سبق - أصبحت الرسائل والطرود البريدية تصل أسرع من البرقيات التلغرافية. وقد قفزت الرسائل والطرود البريدية المنقولة على طائرات مصر للطيران في بداية مرحلة الاستيلاء إلى ٤٦,٢٥ طناً، ثم انخفضت في عام ١٩٤٥ إلى ثمانية عشر طناً، لكنها عاودت الارتفاع في العام التالي إلى ما يقرب من أربعين طناً بعد التوسع في شبكات الخطوط الخارجية.^(٣٧٥)

وخرجت مصر للطيران من مرحلة الاستيلاء بخسائر كبيرة، لتدخل مرحلة أشد صعوبة هي مرحلة المنافسة (١٩٤٨ - ١٩٥٢) مع شركات أخرى أهمها شركة سعيدة للخطوط الدولية التي كان للملك فاروق والأمراء النصيب الأعظم في رأسمالها. ومع ذلك نجحت مصر للطيران في

^(٣٧٢) الطيران، عدد مايو ١٩٤٥، ص ٧

^(٣٧٣) المصدر نفسه، عدد يونيو ١٩٤٥، ص ١٣

^(٣٧٤) المصدر نفسه، عدد مارس ١٩٤٧، ص ٨

^(٣٧٥) المصدر نفسه، عدد يناير ١٩٤٥، ص ٧

المنافسة، بعد تجديد أسطولها بطائرات البولمان الطائر [فيكرز - فايكنج]^(٣٧٦) وبدأت الشركة في تنفيذ برنامجها لهذه المرحلة بشبكة واسعة من الخطوط، تم تنفيذها على خطوات طوال هذه المرحلة. نجحت الشبكة الجديدة في ربط القاهرة بالعديد من عواصم العالم ومنها الخرطوم وأديس أبابا وجدة والكويت وحلب وبغداد وطهران واستنبول ونيقوسيا ونابلس وجنيف، ثم باريس صيفاً فقط، وكانت آخر خطوط الشركة خلال هذه المرحلة إلى كراتشي.^(٣٧٧)

ورأت مصر للطيران استكمال الخطوط التي عجزت طائراتها عن السير عليها بالاتفاق مع الشركات العالمية في إطار تبادل المصالح، فتقدم الشركة خدماتها للشركات العالمية في منطقة الشرق الأوسط، وتقوم هذه الشركات بنقل ركاب مصر للطيران إلى باقي العواصم الأوروبية والأمريكتين وبلدان الشرق الأقصى.^(٣٧٨)

وبذلك وصلت مصر للطيران خلال هذه المرحلة إلى العالمية من الناحية الشكلية، لكن ثمة فارق عظيم بينها وبين الشركات العالمية في حصة عدد الركاب، فتأتي على قمة الخطوط الجوية العالمية آنذاك ست شركات أمريكية، يليها الخطوط الجوية البريطانية، ولبيان الفارق نقول إن الشركة الأخيرة حققت في عام ١٩٤٩ [١١٠,٠٠٠] ساعة طيران، وبلغ عدد ركابها [٧٠٠,٠٠٠] راكب، ويتكون أسطولها من ثلاث وتسعين طائرة.^(٣٧٩) أما شركة مصر للطيران فحققت في أكثر الأعوام نشاطاً [١٩٥١] أربعة عشر ألف ساعة طيران، ونقلت ما يقرب من [٨٥,٠٠٠] راكب - حسبما ذكرنا آنفاً - ويرجع هذا الفارق الهائل إلى الفجوة التاريخية والتكنولوجية بين الشركتين، وكذلك بين البيئتين اللتين تعملان من خلالهما، إضافة إلى رأس المال والأسطول الجوي لكليهما.

وتوافقت الأرقام التي حققتها مصر للطيران خلال هذه المرحلة مع ساسة التوسع في شبكة الخطوط، وأثمرت في النهاية ربحاً وبيعاً، فيوضح الرسم البياني رقم [١] كيف تصاعدت الأميال

(٣٧٦) أخبار الطيران، عدد ٥، مايو ١٩٤٩، ص ١٢

(٣٧٧) مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج أعمال الجمعية العمومية العادية، ٢٠

يونيو ١٩٥٢، وتقرير مجلس الإدارة ١٩٥١

(٣٧٨) أخبار الطيران، عدد ١٠، أكتوبر ١٩٤٩، ص ١٠

(٣٧٩) المصدر نفسه، عدد ١٤، فبراير ١٩٥٠، ص ١٩

التي قطعتها طائرات الشركة من [١,٥٦٥,٠٠٠] ميل عام ١٩٤٨ إلى ما يربو على [٢,٢٤٣,٥٠٠] ميل عام ١٩٥١م. كما زادت ساعات الطيران من [١٠,٨٠٠] ساعة عام ١٩٤٨ إلى ما يقرب من [١٤,٠٠٠] ساعة عام ١٩٥١^(٣٨٠)

وقفزت أعداد الركاب من [٣٣,٣٠٠] راكب عام ١٩٤٧ إلى [٥٣,٥٠٠] راكب عام ١٩٤٩، وقاربت الخمسة وثمانين ألف راكب عام ١٩٥١^(٣٨١) وبذلك زادت أعداد الركاب بدرجة أكبر من زيادة الأميال وساعات الطيران، وهذا شيء طبيعي نظراً لاستعانة الشركة بطائرات حديثة تسع أكبر عدد من الركاب. واستحوذ خط القاهرة - الإسكندرية على نصيب الأسد من عدد الركاب، فبلغ ركابه في عام ١٩٤٨ ما يقرب من [٢١,٠٠٠] من إجمالي [٣٨,٢٠٠] راكب لطائرات مصر للطيران في العام ذاته.^(٣٨٢)

وتضاعفت كمية الطرود والصحف المنقولة على طائرات مصر للطيران خلال هذه المرحلة، وبلغت ذروتها في عام ١٩٥١ بإجمالي قدره ١٤٤٧ طناً، بمتوسط يومي قدره [٤,٠١٩] كيلو جراماً وهي نسبة لم تصلها الشركة بالنسبة للشحن الجوي من قبل.^(٣٨٣) الأمر الذي يعكس الثقة في نقل البضائع جواً. وساهمت الشركة في هذه الزيادة عندما قررت تخفيض أسعار نقل البضائع على بعض الخطوط الحيوية الحركة مثل خط القاهرة - الإسكندرية، فجعلت أجرة نقل الكيلو جرام قرشاً واحداً، على أن يكون الحد الأدنى للشحن عشرة كيلو جرامات. وتتولى سيارات الشركة نقل البضائع من المطار إلى مكتب الشركة في كل من القاهرة والإسكندرية مجاناً، وبذلك أصبح الشحن الجوي من أرخص الوسائل وأسرعها.^(٣٨٤)

أما بالنسب للمنقولات البريدية فقد استمرت خلال السنوات الأولى من هذه المرحلة في معدلاتها المنخفضة، أي ثمانية وعشرين طناً، ثم قفزت في عام ١٩٥١ إلى أعلى معدلاتها فبلغت

(٣٨٠) مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥١

(٣٨١) راجع الرسم البياني رقم [٤]

(٣٨٢) أخبار الطيران، عدد ٢، فبراير ١٩٤١

(٣٨٣) راجع الجدول رقم [١]

(٣٨٤) أخبار الطيران، عدد ١٣، يناير ١٩٥٠، ص ٥

١١١ طناً، بمتوسط يومي ٣٠٨ كيلو جرامات.^(٣٨٥) ساهم في هذه الزيادة اتساع شبكة الخطوط على النحو الذي أوضحناه من قبل، وكذلك انخفاض أسعار نقل البريد عالمياً؛ ففي الاجتماع المشترك بين لجنة التنفيذ والاتصال واتحاد البريد العالمي ومجلس إدارة الجمعية الدولية للنقل الجوي في يناير ١٩٥١ تم الاتفاق على خفض أجور الطرود البريدية من ١,٥ فرنك ذهب للطن الكيلو متري إلى ١,٢٥ فرنك، كما خفضت أجور نقل البريد المستعجل من ٦ إلى ٥,٢٥ فرنك للطن الكيلو متري، في المسافات الطويلة فقط، وبقيت أجور المسافات القصيرة عند ثلاثة فرانكات.^(٣٨٦)

ومع قيام حركة يوليو ١٩٥٢ توقفت شركة سعيدة على النحو الذي أوضحناه من قبل، وبقيت مصر للطيران في الميدان الخارجي وحدها مرة أخرى تعاني من حالة ركود، أصابت النقل الجوي بسبب الظروف السياسية، وانعكس ذلك سلبياً على نشاط الشركة وحساب الأرباح والخسائر خلال النصف الثاني من عام ١٩٥٢، وقد أرجع مجلس الإدارة السبب إلى حظر السفر إلى الخارج، الذي فُرض على كثير من الشخصيات، ووقف طائرات الفاينج بناءً على تعليمات المصانع الخاصة بها مدة شهر ونصف، في جميع الشركات لأسباب فنية.^(٣٨٧) هذا بالإضافة إلى عدم استقرار الأوضاع داخل البلاد، وتأثر علاقات مصر الأوروبية بالأوضاع الجديدة، مما أدى إلى تقلص كثير من الخطوط الخارجية.

وتظهر حالة الركود بالأرقام واضحة جلية، فبعد أن تخطت الأميال التي قطعتها طائرات الشركة في عام ١٩٥١ [٢,٢٤٣,٥٠٠] ميل، تراجعت في عام ١٩٥٣ إلى [١,٦٥٧,٠٠٠] ميل فقط.^(٣٨٨) فتراجعت المسافات التي قطعتها طائرات الشركة بنسبة ٧٣,٨%، وبالقدر ذاته كان الهبوط في المنحنى البياني لساعات الطيران.^(٣٨٩) وانخفض عدد الركاب بنسبة ٦٦,٦% فوصل

^(٣٨٥) الجدول رقم [١]

^(٣٨٦) أخبار الطيران، عدد ٢٦، فبراير ١٩٥١، ص ٦

^(٣٨٧) مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج أعمال الجمعية العمومية، وتقرير مجلس

الإدارة، في ٢٦ مايو ١٩٥٤ عن سنة ١٩٥٣

^(٣٨٨) المصدر نفسه، وكذلك الرسم البياني رقم [١]

^(٣٨٩) الرسم البياني رقم [٢]

في عام ١٩٥٣ إلى [٥٦,٥٨٤] راكباً، بعد أن كان [٨٤,٨٧٧] راكباً عام ١٩٥١^(٣٩٠) كما هبط الشحن الجوي هبوطاً حاداً فوصل في عام ١٩٥٣ إلى ٤٨٦ طناً فقط، بعد أن كان عام ١٩٥١ حوالي ١٤٤٧ طناً. وانخفض البريد الجوي أيضاً بالنسبة نفسها تقريباً، بسبب تقلص شبكة الخطوط الخارجية.^(٣٩١)

حاولت الشركة الخروج من هذه الحالة الحرجة بالوصول بشبكاتها الجوية إلى ميادين جديدة، فافتتحت في أواخر عام ١٩٥٣ خط القاهرة - بنغازي - طرابلس - تونس برحلة أسبوعية، إضافة إلى إحياء ما توقف من خطوطها السابقة، التي تربط القاهرة ببيروت والخرطوم ودمشق وبغداد والكويت وجدة وعدن ونيقوسيا.^(٣٩٢) لكن الملاحظ أم الخط الذي كان يربط القاهرة بأوروبا قد توقف خلال هذه المرحلة.

وجدت الشركة أسطولها الجوي بأحدث الطائرات،^(٣٩٣) وحافظت على انتظام رحلاتها ومراعاة مواعيد الإقلاع حتى مع الحالات الدبلوماسية، فعندما وصل وزير الدولة الليبي إلى مطار القاهرة بعد إغلاق المستندات، رفض المسؤولون تأخير موعد إقلاع الطائرة، وأرسل مدير عام الشركة اعتذاراً إلى وزارة الخارجية عن الموقف موضحاً: " أن تأخر إقلاع الطائرات يسبب إلى سمعة الشركة عالمياً، لذا قررت الشركة إغلاق مستندات الطائرات قبل موعد الإقلاع بعشرين دقيقة، حتى يتسنى رحيل الطائرة في موعدها، ولما كان وصول السيد الوزير محي الدين فيكيني بعد انتهاء الموعد لم نتمكن من إدراج اسمه على طائرتنا المسافرة إلى ليبيا، وقد أصبحنا في حرج شديد، فارجو أن لا يكون لهذا الحادث أثر سيئ في نفس الوزير"^(٣٩٤)

^(٣٩٠) الرسم البياني رقم [٣]

^(٣٩١) جدول رقم [١]

^(٣٩٢) عصر الطيران، العدد الأول، سبتمبر ١٩٥٥، ص ٢٥

^(٣٩٣) راجع الفصل الأول

^(٣٩٤) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٩، ملف رقم ٦٦ / ٢٠ / ٤٨ من مدير عام

شركة مصر للطيران إلى نائب وزير الخارجية.

وسرعان ما أثمرت الإجراءات الجديدة مع استقرار الأوضاع في مصر، الأمر الذي ظهر في أرقام نشاط الشركة، فزادت الأميال التي قطعتها طائراتها في عام ١٩٥٤ إلى [١,٨٨٢,٢٧١] ميلاً، ووصلت في العام التالي إلى [٢,٠٣١,٧٣٠] ميلاً، وزادت ساعات الطيران في عام ١٩٥٤ إلى [١٢,٢٦٩] ساعة، ووصلت في العام التالي إلى [١٣,٥٢٥] ساعة. وزاد عدد الركاب بالنسبة ذاتها، فوصل في عام ١٩٥٥ إلى سبعة وسبعين ألف راكب. وتضاعفت أرقام الشحن الجوي والبريد.^(٣٩٥) ولم تتراجع هذه الأرقام قليلاً إلا في عام ١٩٥٦ بسبب العدوان الثلاثي، الذي أصاب بعض طائرات الشركة ومبانيها بالتلف، على النحو الذي أوضحناه من قبل.

ثانياً: خدمات غير منتظمة

لا يقف نشاط شركات الطيران عند حد الخطوط الجوية المنتظمة وإنما يقدم للمجتمع خدمات أخرى [غير منتظمة] في مختلف المجالات، ومنها الرحلات الخاصة وتنشيط السياحة الداخلية والخارجية، والحج والزراعة والتعدين وخلافه، فتقدم خدمات النقل السريع وتساهم في ربط المناطق النائية بالمعمورة. وتعتبر مصر من أغنى البلاد بمناطق التعدين النائية والأماكن السياحية والترفيهية والصحية والدينية، في مناطق متفرقة في الأقصر وأسوان والواحات وشواطئ البحر الأحمر وسيناء، إضافة إلى المصايف المنتشرة على طول الساحل الشمالي والبحر الأحمر، وكلها أماكن جديرة بالزيارة للتعرف عليها والاستفادة منها، وكثير من هذه الأماكن يتعذر الوصول إليها بوسائل النقل التقليدية، كالقطار والسيارة والباخرة، وهنا تبرز أهمية الطيران. وفيما يلي نقدم تقويماً لنشاط شركات الطيران في الخدمات غير المنتظمة:

١ - نزعات جوية ورحلات خاصة

نظمت مصر للطيران طوال السنوات الأولى رحلات جوية للأهالي في إطار الدعاية، لمدة تتراوح بين خمس وعشر دقائق، ورحلات أطول من مطار ألماتة إلى مدينة القاهرة، وأخرى إلى

(٣٩٥) مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٥

الأهرامات أو القناطر الخيرية، وقد شهد هذا النوع إقبالاً كبيراً من الأهالي نظراً لانخفاض الأسعار، حيث قدمت الشركة تسهيلات لطلاب المدارس والرحلات الجماعية.^(٣٩٦)

وأُتاحت شركات الطيران المصرية الفرصة لاستئجار طائراتها في رحلات خاصة داخل البلاد وخارجها، وقراءة النشرات الدورية [أسبوعية وشهرية] لنشاط الشركة يوضح الفئات التي استفادت من هذا النشاط، ويأتي في المقدمة الأجانب، حيث استفاد رجال الإدارة البريطانية من هذه الخدمة في تنقلاتهم بين بلدان الشرق الأدنى، ولاسيما فلسطين والسودان وشرق الأردن، كما استخدموها في تنقلاتهم داخل مصر، وفي رحلات الصيد، ففي مارس ١٩٣٤ استأجر المندوب السامي السير مايلز لامبسون طائرتين من مصر للطيران، طار عليهما مع أصحابه في رحلة صيد.^(٣٩٧) كما استفاد ممثلو الشركات الاستثمارية الأجنبية في مصر من هذه الخدمة، مثل شركة أمريكان اكسبريس وشركة توماس كوك في تنقلاتهم بين السويس وبور سعيد والقاهرة.^(٣٩٨) واستعانت شركة شل في سفر موظفيها بين القاهرة ورأس غارب مرتين أسبوعياً تقريباً بطائرات مصر للطيران.^(٣٩٩)

واستفاد رجال الاقتصاد في مصر من استئجار طائرات الشركات المصرية في تنقلاتهم السريعة لإدارة عجلة الإنتاج، فعلى سبيل المثال استخدم طلعت حرب الطائرة في كل أسفاره داخل القطر المصري وخارجه، وكذلك محمد طاهر وفؤاد سلطان، كما استخدم أحمد عبود طائرات في إدارة عجلة مشروعاته المنتشرة في أنحاء مصر من السويس والإسكندرية إلى أسوان.^(٤٠٠)

^(٣٩٦) جاءت أسعار الرحلات القصيرة لمدة خمس دقائق ٢٥ قرشاً للفرد، و ٢٠ قرشاً للفرد في المجموعات والرحلات، و ١٥ قرشاً للطالب، أما الرحلة لمدة عشر دقائق فثمانها ضعف الرحلة السابقة، وتتكلف الرحلة إلى القاهرة للفرد ٧٥ قرشاً، نقل إلى ٦٠ قرشاً للمجموعات، و ٥٠ قرشاً للطالب، أما رحلة الأهرامات والقناطر فتتكلف جنيهاً واحداً للفرد، وللمجموعات ٨٠ قرشاً لكل فرد، أما الطالب ٦٠ قرشاً. مصلحة

الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج ٣

Misir Air Work Flying School, short pleasure cruises

^(٣٩٧) السياسة، ١٢ إبريل ١٩٣٤، ص ٦

^(٣٩٨) المقطم، ٢١ أكتوبر ١٩٣٤، ص ٨، والبلاغ، ٢٣ يونيو ١٩٣٦، ص ٨

^(٣٩٩) الطيران، عدد يوليو ١٩٤٥، ص ٢٤

^(٤٠٠) السياسة، ٢ إبريل ١٩٣٤، ص ٦

واستعانت الجمعيات الأهلية بطائرات مستأجرة في تحقيق مآربها الدعائية والمصلحية، ففي مارس ١٩٣٤ استأجرت عضوات جمعية الشابات المسيحيات طائرة حلقن بها فوق القاهرة.^(٤٠١) ورخصت وزارة المواصلات للطيار صدقي أن يقوم بجولة^(٤٠٢) في مدن الوجه البحري الكبرى ومنها المنصورة وطنطا والمحلة دعاية لجمعية المواساة الإسلامية. وقام صدقي خلال الرحلة بالإعلان عن يانصيب جمعية المواساة.^(٤٠٣) ولا أدري كيف تقوم جمعية إسلامية بالدعاية لنفسها من خلال نشاط غير شرعي مثل اليانصيب؟! وقد يكون من المستحذات التي لم يكن قد صدر بشأنها فتوى. ولم تخل مسألة تأجير الطائرات المخصصة من السلبات، لكن الشركات حاولت التصدي لهذه السلبات، بالتعاون مع السلطات المعنية؛ ففي ٢٤ إبريل ١٩٤٨ أبلغت مصر للطيران السلطات المصرية أن الطائرات التي تؤجر مخصص قد تستخدم في أغراض تهريب المخدرات، وأبلغت عملاً لديها من بيانات حول تفاصيل التهريب ووسائله، وفي الثامن من يونيو من العام ذاته طلب يوسف عسكر مدير مطار بيروت استئجار طائرة خاصة لإحضار أسرته إلى مصر، وبعد إنهاء الإجراءات اشتبهت الشركة في الرحلة، فأبلغت سلطات الجمرک لتشديد الرقابة على الرحلة ذهاباً وإياباً، وأسفر ذلك عن ضبط عملية تهريب، فكان لحسن تصرف الشركة الفضل الأول في القبض على المهربين.^(٤٠٤)

واستمرت الرحلات الخاصة تمثل ما بين ٣ - ٥% من نشاط الشركات المصرية، تتقدمهن مصر للطيران بحكم خبرتها الميدانية، ففي عام ١٩٤٩ قطعت طائرات الشركة في الرحلات الخاصة [١١١,٧٠٠] ميل بما يعادل ٧,١% من نشاط الخطوط المنتظمة، قلت هذه النسبة إلى ٤,١% في العام التالي، ثم انخفضت أكثر في عام ١٩٥١ فوصلت إلى ٣,٣%.^(٤٠٥) ويرجع

^(٤٠١) المقطم، ٢١ سبتمبر ١٩٣٤، ص ٨

^(٤٠٢) لا نعلم على وجه الدقة إذا ما كانت الرحلة على طائرة صدقي الخاصة أم على إحدى طائرات مصر للطيران التي يعمل بها صدقي

^(٤٠٣) الأهرام، ١١ مايو ١٩٣٢، ص ٦

^(٤٠٤) الطيران، يونيو ١٩٤٨، ص ٢١

^(٤٠٥) مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ أعمال الجمعية العمومية العادية في ٢٠

يونيو ١٩٥٦، وتقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥١

انخفاض النسبة في العامين الأخيرين إلى توسيع شبكة الخطوط المنتظمة. وشهد عام ١٩٥٣ انخفاضاً كبيراً في الرحلات الخاصة، فلم تساهم في دخل مصر للطيران بأكثر من ٢,٩% من الإيراد العام، ثم عاودت الزيادة مرة أخرى في عام ١٩٥٤ فوصلت إلى ٤,٥% من إيراد الشركة.^(٤٠٦)

٢ - تنشيط حركة السياحة

تتكامل السياحة مع الطيران، فكلما ازدهرت السياحة زاد ركاب الطائرات، ولاسيما أن مصر تتمتع بجو معتدل طوال العام، وبكم كبير من الآثار المصرية القديمة والمسيحية والإسلامية المنتشرة في أنحاء مصر، وعديد من المصايف، وكان لمصر للطيران دور إيجابي في تنشيط السياحة الداخلية والخارجية؛ فعلى الصعيد الداخلي خصصت الشركة في بداية عملها رحلات صيفية إلى مرسى مطروح ورأس البر، وأخرى شتوية إلى الأقصر.^(٤٠٧) كما نظمت الشركة رحلات بين رأس البر وبور سعيد لخدمة المصطافين، حيث تستغرق الرحلة بين المصيفين بالطائرة عشرين دقيقة، بينما تستغرق رحلة الباخرة سبع ساعات، ناهيك عن المناظر البديعة لبحيرة المنزلة من الجو.^(٤٠٨)

ونظمت مصر للطيران رحلات سياحية خارجية إلى الأماكن السياحية في شرق الأردن وفلسطين قبل ١٩٤٨ وسوريا، قبل أن تبدأ خطوطها المنتظمة إلى تلك البلاد^(٤٠٩) فمن المعروف أن الخطوط المنتظمة لا تبدأ إلا بعد دراسة الجدوى، أما الرحلات السياحية فلا تحتاج أكثر من تصريح، وتتم كلما توفر العدد اللازم. وبعد أن انتظمت الخطوط رأينا مصر للطيران وسعيدة

^(٤٠٦) عصر الطيران، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ٧

^(٤٠٧) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ٦

^(٤٠٨) المقطم، أول سبتمبر ١٩٣٤، ص ١٠

^(٤٠٩) البلاغ، ٩ يوليو ١٩٣٣، ص ٦

تخصصان رحلات سياحية محددة الأسعار إلى لبنان، تستغرق الرحلة سبعة أيام شاملة الإقامة في فنادق الدرجة الأولى، مع برنامج لزيارة الأماكن السياحية هناك.^(٤١٠)

وبان مرحلة المنافسة أصبحت لمصر شركتين تربطانها بعدة عواصم أوربية وأسيوية وأفريقية، ووجدت الشركات المصرية منافسة عنيدة من الشركات الأجنبية، فكثفت الشركتان المصريتان الدعاية وفتحت قسماً له، واستعانت مصر للطيران بخبرة منير حبشي مدير إدارة الدعاية بمصلحة السياحة لإدارة القسم الجديد بنظام المكافأة الشهرية.^(٤١١) كما تعاونت مصلحة السياحة مع الشركات المصرية في افتتاح مكاتب دعاية للطيران المصري والسياحة في جنيف بسويسرا، وتم تأثيثه وتصميم زخارفه على الطراز الفرعوني، ليكون رمزاً لمصر وعنواناً لها.^(٤١٢)

٣ - خدمة الحجيج

شهد عام ١٩٣٦ أول محاولة من جانب مصر للطيران لتسيير خط بين القاهرة وجدة لخدمة الحجيج فقط، غير أن الإجراءات الصحية عرقلت سير الخط، عندما طلبت مصلحة الكرنيتينات [الحجر الصحي] نزول الطائرات في محجر الطور، وبقاء الطائرة به أيام الحجر الصحي، واقتُرحت مصر للطيران استبدال هذا النظام بوضع الطيار وركاب الطائرة القادمة من الحجاز تحت المراقبة الصحية بالقاهرة، نظراً لقصر مدة اختلاط حجاج الطائرات بباقي الحجاج، غير أن المصلحة رفضت فتعطلت هذه الخدمة.^(٤١٣)

لم يقف بنك مصر مكتوف الأيدي إزاء هذا الموقف، فقد تبنى البنك تقديم تسهيلات لحجاج مصر في رحلتهم الذهاب والعودة على بواخر شركة مصر للملاحة، وأثناء الإقامة في الأراضي

(٤١٠) أخبار الطيران، عدد ٣٦، ديسمبر ١٩٥١، ص ٤

(٤١١) مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ من مدير عام مصر للطيران إلى وزير المالية والاقتصاد، ٢٠ إبريل ١٩٥٢

(٤١٢) المصدر نفسه، أعمال الجمعية العمومية العادية للمساهمين، وتقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥١، ٢٠ يونيو ١٩٥٢

(٤١٣) الجهاد، ٩ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٧

المقدسة.^(٤١٤) واتفق البنك مع السلطات السعودية على تسيير خط جوي موسمي بطائرات مصر للطيران بين جدة والمدينة المنورة أثناء فترة الحج، واستمر هذا الخط يقدم خدماته للحجيج منذ عام ١٩٣٧ حتى قامت الحرب العالمية الثانية فتوقف الخط.^(٤١٥)

وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية انهالت الطلبات على مصر للطيران لتسيير خط جوي إلى جدة في موسم الحج، ولم تتمكن الشركة من تلبية الطلبات، نظراً لقيامها بتجديد أسطولها الجوي، لكن الشركة اتفقت مع شركة الخطوط الجوية الإيرانية لاستئجار بعض طائراتها وتسييرها بصفة مؤقتة على الخط المذكور، ونظراً لضيق الوقت لم تنظم الشركة سوى ثلاث رحلات.^(٤١٦) وفي الموسم التالي [١٩٤٧] استعدت مصر للطيران لموسم الحج لكن وباء الكوليرا أوقف سفر الحجاج من مصر بكافة الوسائل، ومن ثمّ ألغيت الرحلات الجوية.^(٤١٧)

وكانت البداية للرحلات المنتظمة لنقل الحجاج من مصر في موسم [١٩٤٩] على طائرات شركة سعيدة التي اتفقت على نقل الحجاج المصريين مع الخطوط الجوية السعودية.^(٤١٨) ومع بداية عام ١٩٥٠ افتتحت كل من مصر للطيران وسعيدة خطاً جواً منتظماً إلى جدة طوال العام برحلة

^(٤١٤) تولى بنك مصر منذ تأسيس شركة مصر للملاحة [١٩٣٤] خدمة الحجيج والتنسيق بين الحكومتين المصرية والسعودية في هذا الصدد، وواجه البنك صموداً في البداية، لظن الناس أن المشاق من ضروريات رحلة الحج. ومن المزايا التي قدمها بنك مصر: أن الحاج أصبح يعرف مقدماً نفقات حجه، ومنعت هذه الطريقة سفر المتسولين الذين يستغلون موسم الحج فيسبئون إلى سمعة مصر، وأنشأ البنك فندق مصر في السويس، وفي مكة بالقرب من الحرم الشريف أنشأ البنك فندقين مزودين بأفخر الأثاث، وقام أحد أثرياء مصر برصف الطريق بين الصفا والمروة، وتعاونت الحكومة المصرية مع الحكومة السعودية في إصلاح الطريق بين جدة ومكة والمدينة، وتنفيذ مشروعات المياه والكهرباء. محي الدين رضا، **رفيق الحاج**، محاضرة محمد طلعت حرب عن الحج إلى بيت الله بالإذاعة المصرية، (القاهرة، ١٩٣٨) ص ٨٠ -

^(٤١٥) **عصر الطيران**، عدد ٦، فبراير ١٩٥٦، ص ١١

^(٤١٦) **الطيران**، عدد ديسمبر ١٩٤٦، ص ١٤

^(٤١٧) المصدر نفسه، عدد نوفمبر ١٩٤٧، ص ١٠

^(٤١٨) **أخبار الطيران**، عدد ٨، أغسطس ١٩٤٩، ص ٦

أسبوعية، على أن تزيد في موسم الحج حسب الحاجة.^(٤١٩) واشتد الإقبال على السفر لأداء فريضة الحج بالطائرة فبلغ في عام ١٩٥١ أربعة آلاف حاج، نقلتهم طائرات مصر للطيران وسعيدة، واعتذرت مصلحة الطيران المدني عن عدم تلبية رغبة الخطوط السعودية المشاركة في نقل الحجاج المصريين.^(٤٢٠)

ولم تقتصر جهود الطيران المصري على خدمة الحجاج المسلمين، ففي عام ١٩٥٢ تعاقدت رابطة القدس في القاهرة مع مصر للطيران على القيام بنقل الحجاج المسيحيين من مصر إلى القدس، وبلغ عددهم حوالي ثلاثمائة.^(٤٢١) وبذلك سهلت الشركة على حجاج مصر - مسلمين ومسيحيين - الانتقال إلى مكان الفريضة في ساعات معدودة، ففتحت الأمل أمام السيدات والشيخوخ الذين حال طول السفر بينهم وبين أداء الفريضة.

٤ - خدمات الطيران في مجال الزراعة

نص الترخيص الذي منحه الحكومة لشركة مصر للطيران على إمكانية اعتماد الحكومة على الشركة في تبخير المحاصيل الزراعية من الجو، أو ما يعرف بمقاومة الآفات أو رش المبيدات بطائرات الشركة، أو أن تتعاقد الشركة مع شركات أخرى متخصصة في هذا الميدان، إذا لم تقم الحكومة بهذا الغرض بطائراتها الخاصة.^(٤٢٢)

وقد تأخرت مصر كثيراً في مجال خدمات الطيران الزراعية، ففي الولايات المتحدة وبريطانيا تأسست العديد من شركات الطيران لخدمة الزراعة، من بذر البذور ومقاومة الحشائش والآفات بالمبيدات، ومراقبة الماشية في الولايات المتحدة نظراً لاتساع مساحات الرعي. أما في مصر فحالت الملكيات الصغيرة ووفرة الأيد العاملة دون استخدام الطائرات. وقد تم تبادل مكاتبات بين وزارة الزراعة وشركة طيران بريطانية لتجريب الهليكوبتر في أعمال الزراعة، لكن المراسلات لم تسفر عن

^(٤١٩) المصدر نفسه، عدد ١٥، مارس ١٩٥٠، ص ٧

^(٤٢٠) المصدر نفسه، عدد ٣٢، أغسطس ١٩٥١، ص ٥

^(٤٢١) المصدر نفسه، عدد ٣٩، مارس ١٩٥٢، ص ٥

^(٤٢٢) مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢ ج ٢ الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران

من مصلحة الطيران المدني.

أية نتائج نظراً لمغالاة وزارة الزراعة، التي طلبت إحضار طائرتين تقومان بالعمل مجاناً ريثما تثبت التجربة نجاحها، فلم يقبل الطلب.^(٤٢٣)

وشهد عام ١٩٥٠ أول تجربة لمقاومة دودة القطن بالهليكوبتر الأمريكي، حيث تعاقدت شركة "سلماي وشركاه" باسم الحكومة المصرية على استئجار طائرات من شركة أمريكية، وأجريت بعض التجارب في مزارع وزارة الزراعة والتفتيشات الملكية. وقد ثار جدل حول الموضوع نظراً لأحقية مصر للطيران في هذا التعاقد، ولاسيما أنها وكيلة عن إحدى الشركات الإنجليزية الخاصة بالطيران الزراعي، وبالفعل رفعت الشركة مذكرة احتجاج للجهات المختصة لم تسفر عن شيء.^(٤٢٤)

وبذلك لم تعتمد وزارة الزراعة على الشركات المصرية في الخدمات الزراعية، وإنما اعتمدت على الشركات الأجنبية بطريق التعاقد لمقاومة دودة القطن، يرجع ذلك إلى أن الشركات المصرية لم تكن تملك طائرات متخصصة، ولم يتوفر لديها العنصر الفني اللازم. واقتصر دور الشركات المصرية في مجال الزراعة على نقل الفاكهة والخضر والورود.

٥- خدمات صحية

حاولت جمعية الإسعاف المختلطة الاستفادة من دخول مصر عالم الطيران فافتتحت فرعاً لها بمطار ألماتة في يونيو ١٩٣٣، للقيام بخدمة نقل المرضى والجرحى في حالة الضرورة، على طائرة صغيرة من طراز فوكس موث تابعة لمصر للطيران ومجهزة طبياً. ويتم نقل المريض أو الجريح بناءً على طلب يقدم إلى جمعية الإسعاف، ويدفع للجمعية مصروفات النقل، وهي ستة جنيهات مصرية عن كل ساعة طيران، وفي حالات استثنائية تنقل الجمعية المرضى الفقراء على نفقتها، ولا تسافر الطائرة ولا تهبط إلا في المطارات أو مهابط الطائرات المعتمدة.^(٤٢٥)

وعندما تعرضت مصر لكارثة وباء الكوليرا عام ١٩٤٧ ساهمت الطائرات في إنقاذ مصر من الوباء، فنقلت إليها شحنات المواد الطبية اللازمة من الولايات المتحدة ودول أوروبا. كما أرسلت الولايات المتحدة طائرتين لمعاونة الطائرات التي اشترتها وزارة الصحة، لمقاومة الذباب برش

^(٤٢٣) أخبار الطيران، عدد ٤، إبريل ١٩٤٩، ص ٤٥

^(٤٢٤) المصدر نفسه، عدد ١٨، يونيو ١٩٥٠، ص ٥

^(٤٢٥) المقطم، ١٣ يونيو ١٩٣٣، ص ٥

مسحوق [D. D. T] لأن الذباب ينقل الوباء بسرعة. وساهمت طائرات مصر للطيران في حل مشكلة النقل الداخلي، عندما توقفت وسائل النقل البري والنهري بسبب انتشار الوباء.^(٤٢٦)

٦ - أنشطة أخرى

هناك أنشطة أخرى مارستها شركات الطيران المصرية، منها تسويق الطائرات والمحركات في مصر والشرق الأوسط بالوكالة عن الشركات المنتجة، ففي عام ١٩٤٩ أوكلت مصانع محركات بريستول البريطانية إلى مصر للطيران أمر بيع منتجاتها في الشرق الأوسط، وتعهدت بموجب هذا التوكيل بتقديم التسهيلات اللازمة للشركة، لتتمكن من إنشاء ورشة لإصلاح المحركات الكبيرة بتكاليف معقولة بدلاً من نقلها إلى لندن لعمل العمرة السنوية والإصلاح. وقد بدأت الورشة عملها بالفعل خلال مايو ١٩٥٠، والتوكيل يدل على ما تتمتع به مصر للطيران من ثقة بين مصانع الطائرات العالمية. وفي عام ١٩٥٠ أحضرت مصر للطيران، بوصفها الوكيل العام لشركة Beach Air Kraft الأمريكية طائرة من طراز منتورة ٤٥ لعرضها على المختصين في الأسلحة الجوية في المنطقة، وهي من أحدث طائرات التدريب، وقد أورد المقال [الإعلاني] كل مميزات الطائرة وقدراتها ومقاساتها.^(٤٢٧)

ولم تبخل مصر للطيران على الدول العربية بما لها من خبرة، فعلى سبيل المثال في لبنان تم الاتفاق بين مصر للطيران ومجموعة من الرأسماليين الوطنيين بلبنان، لإنشاء شركة لبنان للطيران، برأسمال قدرة مليون ليرة لبنانية، أي حوالي مائة ألف جنيه مصري، تساهم مصر فيه بالنصف، وتقدم المعلومات الفنية والإرشادات الإدارية التي تحتاج إليها الشركة الجديدة، ومن المعروف أن هذه الشركة سوف تكمل دور مصر للطيران في بلدا المشرق العربي.^(٤٢٨) واستمر الدور الريادي لمصر للطيران بعد ذلك مع الشركات العربية، فعندما سقطت طائرة يمنية في شمال إيطاليا في عام

^(٤٢٦) الطيران، عدد نوفمبر ١٩٤٧، ص ص ١٤، ١٨

^(٤٢٧) أخبار الطيران، عدد ١٧، مايو ١٩٥٠، ص ص ٧، ٩

^(٤٢٨) الطيران، عدد يناير ١٩٤٥، ص ١١

١٩٥٨، وبها مدير عام وزارة الخارجية وآخرون، طلب نائب إمام اليمن من الخارجية المصرية تكليف مندوب مصر للطيران في روما الاشتراك مع الأبحاث الفنية في كشف أسباب الحادث.^(٤٢٩)

وهكذا يتضح لنا تنوع الأنشطة والخدمات التي قدمها الطيران المصري، بين خطوط منتظمة وخدمات - حسب الطلب - غير منتظمة، واختلقت سعة شبكة الخطوط الخارجية والداخلية حتى وصلت إلى أقصى مدى لها في عام ١٩٥١، عندما دخلت الشركات المصرية الثلاث ميدان المنافسة. ولعل نشاط مصر للطيران هو الأطول والأكثر وضوحاً ونضوجاً. والملاحظ من خلال الأرقام الخاصة بنشاط مصر للطيران من خلال كل مرحلة على حدة، أن مرحلة المنافسة (١٩٤٨ - ١٩٥٢) هي أفضل مراحل العمل، بما يوحي أن جو المنافسة هو الأفضل لشركات الطيران. وقد ظهر من الأنشطة غير المنتظمة نوعية الخدمات التي قدمتها الشركة في ميادين السياحة والحج والصحة والتعدين والصناعة والتجارة والخبرة الفنية في مجال الطيران.

جدول رقم [١] الشحن الجوي لشركة مصر للطيران

البيان السنة	الطرود والأمتعة الزائدة والصحف			البريد	
	الكمية بالطن	متوسط شهري كجم	متوسط يومي كجم	الكمية بالطن	متوسط شهري كجم
١٩٣٥	٧	٥٨٣	١٩	-	-
١٩٣٦	٢٧	٢٢٥٠	٧٥	٢	١٦٦,٥
١٩٤١	٢٤٠	٢٠,٠٠٠	٦٦٦	٤٦,٢٥	٣,٨٥٤
١٩٤٥	٥٥٣	٤٦,٠٨٣	١,٥٣٦	٢٨	٢,٣٣٣
١٩٤٩	١,٣٢٥,٥	١١٠,٤٥٨	٣,٦٨٢	٢٨,١٦	٢,٣٤٦

^(٤٢٩) وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد، محفظة ١١٦٩، ملف رقم ٦٦ / ٢٠ / ٤٨ مذكرة بخصوص

الطائرة اليمنية التي سقطت في شمال إيطاليا، ٦ نوفمبر ١٩٥٨

٣٠٨	٩,٢٥٠	١١١	٤,٠١٩	١٢٠,٥٨٣	١,٤٤٧	١٩٥١
٩٨,٨	٢,٩٦٦	٣٥,٦	١,٣٥٠	٤٠,٥٠٠	٤٨٦	١٩٥٣
١٩٤	٥,٨٣٣	٧٠	٤,٠٧٥	١٢٢,٢٥٠	١,٧٦٧	١٩٥٦

المصدر: عصر الطيران، عدد ٧١ و ٧٢، مايو ١٩٦٢، وبنك مصر وشركاته، ص ١٦٨

جدول رقم [٢] أسعار السفر بطائرات مصر للطيران عام ١٩٤١ بالقرش

إلى من		الإسكندرية	بور سعيد	المنيا	أسيوط	اللد بفلسطين	نيقوسيا
القاهرة	ذهابا	١٢٥	١,٥٠	١,٥٠	٢,٢٠	٦,٥٥	١١,٠٠
	وايابا	٢,٢٨	٢,٨٥	٢,٨٥	٤,١٨	١٢,٤٥	٢٠,٩٠
الإسكندرية	ذهابا	٢,٢٠	٢,٢٠	٢,٧٠	٢,٤٠	٧,٣٠	١٢,٠٠
	وايابا	٤,١٨	٤,١٨	٥,١٣	٦,٤٦	١٣,٨٧	٢٢,٨٠
بور سعيد	ذهابا	٣,٠٠	٣,٠٠	٣,٧	٥,٣٠	١٠,٠٠	١٠,٠٠
	وايابا	٥,٧٠	٥,٧٠	٧,٠٣	١٠,٠٧	١٩,٠٠	١٩,٠٠
المنيا	ذهابا	٧٠	٧٠	٧٠	٧٠	٨,٠٥	١٢,٥٠
	وايابا	١,٣٣	١,٣٣	١,٣٣	١,٣٣	١٥,٠٣	٢٢,٧٥
أسيوط	ذهابا	٨,٧٥	٨,٧٥	٨,٧٥	٨,٧٥	٨,٧٥	١٢,٢٠
	وايابا	١٦,٦٣	١٦,٦٣	١٦,٦٣	١٦,٦٣	١٦,٦٣	٢٥,٠٨

٨,٠٠	ذهاباً	٣
١٥,٢٠	واياباً	

المصدر: مجلة الطيران، إبريل ١٩٤١، ص ١٥

جدول رقم [٣]

أسعار السفر ونقل البضائع والأمتعة على طائرات مصر للطيران

الشحن [بالمليم]		الركاب [بالقرش]		الخط من القاهرة إلى
بضائع كجم	أمتعة زائدة كجم	ذهاباً وإياباً	ذهاباً	
٢٥	٢٥	٤,٧٥	٢,٥٠	بور سعيد
٢٥	٢٥	٤,٧٥	٢,٥٠	الإسكندرية
٢٠	٢٠	٣,٨٠	٢,٠٠	المنيا
٣٠	٣٠	٥,٧٠	٣,٠٠	أسيوط
٩٠	٥٠	١٧,١٠	٩,٠٠	اللد
١٠٥	٦٠	١٩,٩٥	١٠,٥٠	حيفا
١٥٠	٧٥	٢٨,٥٠	١٥,٠٠	بيروت
١٥٠	٧٥	٢٨,٥٠	١٥,٠٠	دمشق
١٨٥	٩٠	٣٥,١٥	١٨,٥٠	لارناكا بقبرص

من بور سعيد إلى الإسكندرية	٣,٢٥	٦,١٨	٣٥	٣٥
----------------------------	------	------	----	----

المصدر: الطيران، يونيو ١٩٤٥، ص ٣٤

الفصل الخامس

علاقة الحكومة بشركات الطيران

نظام إعانة الشركات

دعم الحكومة لتعليم الطيران

الأعباء الحكومية الأخرى

المصالح المتبادلة بين الحكومة والشركات

الحكومة ورأسمال الشركات

تولد شركات الطيران في رحم البرجوازية الوطنية لكنها تقدم خدمات جليلة للبلاد حكومة وشعباً، ومن ثمّ تتعهد لها الحكومة بالعناية والرعاية، لضمان استمرارها في العطاء، وتختلف أشكال هذه العناية من إعفاءات جمركية وإعانات مباشرة، وتمهيد التربة التي تعمل من خلالها الشركة في اتجاهين:

الأول: دعم تعليم الطيران

والثاني: إنشاء المطارات ودعم أندية الطيران.

ويقدم الفصل تقويماً لدور الحكومة مع شركات الطيران المصرية مقارنة بدور حكومات الدول الكبرى مع شركاتها، ثم نتعرض للخدمات المتبادلة بين الحكومة والشركات، وأخيراً موقف الحكومة

من رأسمال الشركات.

١ - نظام إعانة الشركات

هناك شروط عامة يجب أن تتوفر في الشركة المعانة، منها أن يمثل نشاطها ضرورة وطنية، ولا يُلزم الشعب بخسائر تمنى بها شركات نتيجة سوء إدارتها أو تلاعب القائمين عليها، ولا يدفع الشعب لكي يعاون مشروعاً محكوم عليه بالعجز، أو لا تستدعيه درجة النمو الاقتصادي للبلاد. وعلى المستوى المحلي لم يكن دعم الحكومة لمشروعات الطيران متفرداً بين المؤسسات الاقتصادية، ولكن حصلت كثير من الشركات التي تشكل جزءاً من النسيج الاقتصادي المصري على دعم مالي.^(٤٣٠)

وعلى المستوى العالمي أوضح ميجور لونج خبير الطيران بوزارة المواصلات في مذكرته للحكومة دور حكومات العالم في دعم شركات الطيران قائلاً: "إن مجرد الاطلاع على ميزانيات الدول المتقدمة والمبالغ المدرجة تحت بند المصروفات يدل دلالة واضحة على الأهمية العظمى التي تعلقها تلك الدول على تقدم المواصلات الجوية ورواجها، فخلال عام ١٩٢٩ منحت بريطانيا شركات الطيران لديها ثلاثمائة ألف جنيه إسترليني^(٤٣١) ومنحت الولايات المتحدة شركاتها مليون وثلاثمائة ألف جنيه، بينما خصصت فرنسا لشركاتها مليوناً وخمسمائة ألف جنيه. ولم يحقق الطيران التجاري هذه الخطوات الواسعة إلى الأمام إلا بفضل تشجيع الحكومات."^(٤٣٢)

وكانت مصر للطيران أول شركة مصرية واستمرت وحدها في الميدان أكثر من خمسة عشر عاماً. وقد أسفر اتفاق الشركة مع الحكومة لفترة الثماني سنوات الأولى من عمرها أن تدفع الحكومة للشركة تعويضاً قدره ٥٠% من قيمة استهلاك المعدات وغيرها بحد أقصى ألفين وخمسمائة جنيه

^(٤٣٠) راجع على سبيل المثال العم الذي حصلت عليه شركة الإسكندرية للملاحة ومصر للملاحة من عام ١٩٣٤

حتى عام ١٩٢٩ إريك دافيز، مرجع سابق، ص ١٨٣

^(٤٣١) يرجع انخفاض الرقم الخاص بريطانيا إلى أزمتها الاقتصادية التي أدت إلى انخفاض قيمة الجنيه الإسترليني

إلى النصف عام ١٩٢٥، وبلغت ذروتها عام ١٩٢٩

^(٤٣٢) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج١ مذكرة ميجور وليم لونج مراقب عام

الطيران المدني بشأن مشروع الترخيص لبنك مصر بإنشاء شركة مصرية لمزاولة أعمال الطيران.

سنوياً، كما تساهم الحكومة بدفع ٥٠% من التأمينات المستحقة على الشركة سنوياً، بما لا يزيد عن ألفين وخمسمائة جنيه أيضاً، كذلك تعفى الشركة خلال المدة المذكورة من دفع بعض الإيجارات بما يساوي مائة جنيه سنوياً، تزيد خلال السنوات السبع التالية إلى مائة وخمسين جنيهاً. إضافة إلى إعفاء الشركة من رسوم الجمارك عن كل ما تستورده من طائرات وآلات ومعدات خلال السنوات الثماني الأولى، بشرط أن يكون كل ما تستورده لاستعمالها الخاص بالطيران. وخصصت الحكومة مكافآت مالية عن كل طائرة تشتريها الشركة. وإذا قل الربح الصافي عن ٥% يعاد النظر في هذه الأسس، بشرط أن تكون الشركة قد حققت رغبات الحكومة وطلبات الجمهور، ولا يوجد في أعمالها إهمال أو تقصير. (٤٣٣)

ووافق مجلس الوزراء على برنامج الإعانة، فتم إدراج مبلغ خمسة آلاف جنيه في ميزانية السنة المالية ١٩٣٣ غير أن الشركة طلبت من وزارة المواصلات صرف إعانة مالية أخرى، لرغبتها في تسيير ثلاثة خطوط الأول: بين القاهرة والإسكندرية طوال العام، والثاني: إلى مرسى مطروح صيفاً، والثالث: إلى أسوان شتاءً. ورأت وزارة المالية إجابة طلب الشركة، وصرف مبلغ خمسة آلاف جنيه بصفة استثنائية لا تتكرر، ولا سيما أن تسيير الخطوط الثلاثة، وبخاصة خط مرسى مطروح سيكلف الشركة أموالاً طائلة، وبسبب خسائر كبيرة، وقد وافق مجلس الوزراء على ما جاء في المذكرة. (٤٣٤)

وبدأت الشركة نشاطها في أول يونيو ١٩٣٢ بدعاية وتعليم، ثم شرعت في افتتاح الخطوط الجوية من أول أغسطس ١٩٣٣، وقد استحقت الشركة عن السنة الأولى إعانة قدرها ٦٣٤ جنيهاً وفقاً لأحكام الترخيص. ونظراً لعدم كفاية الإعانة، طلبت الشركة في العام التالي تعديل أسس الإعانة على النظم الأوروبية، وهي خمسة عشر جنيهاً عن كل كيلو متر واحد تقطعه طائرات الشركة، بما يوازي تسعين ألف جنيه سنوياً، حتى تتمكن الشركة من الارتقاء بفن الطيران، وتكون

(٤٣٣) المصدر نفسه، مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٩ إبريل ١٩٣٣

(٤٣٤) المقطم، ٢٥ سبتمبر ١٩٣٤، ص ٧

في خدمة مصر في السلم والحرب.^(٤٣٥) والمبلغ المطلوب يزيد على ضعف رأسمال الشركة، وهو ما يصعب قبوله، فرأسمال مصر للطيران لا يمكن مقارنته برأسمال الشركات الأوروبية.

وكلفت وزارة المواصلات مدير عام الطيران بحث الموضوع وعرض ما يراه من توصيات، فرأى ميحور لونج أن مبلغ الخمسة آلاف التي صرفت إعانة استثنائية تعتبر إعانة تشجيعية للشركة عن تشغيل السنة الأولى، أما الإعانة بداية من أول أغسطس ١٩٣٣ فتحسب على أساس التكلفة الفعلية لكل خط على حدة من واقع دفاتر الشركة، وتشمل مصروفات التشغيل من وقود ومرتببات وصيانة وتأمين واستهلاك، مع إضافة فائدة بواقع ٥% على رأس المال المنصرف، إضافة إلى مصاريف إدارية بواقع ٣٠% من تكلفة التشغيل، وبعد تحديد المبلغ الإجمالي لمصاريف الخط تتحمل الحكومة ٧٠% من مصاريف التشغيل، وتتكفل الشركة ٣٠% بما تحصله من إيرادات بالشروط التالية:

أولاً: تشمل الإيرادات الإجمالية لكل خط ما تحصله الشركة من أجور نقل الركاب وبضائع وخلافه.

ثانياً: إذا قلت المصروفات الفعلية عن التقديرية يؤخذ بالفعل، وإذا زادت يؤخذ بالتقديرية.

ثانياً: إذا زادت الإيرادات الفعلية عن ٣٠% يؤخذ بالإيراد الفعلي، وإذا قل يؤخذ بالتقديري.

رابعاً: إذا قلت الرحلات على الخطوط خلال ستة أشهر عن العدد المحدد بأكثر من ١٠% تخفض الإعانة بالقدر نفسه.

خامساً: ترد الشركة جميع المبالغ التي صرفت لها على سبيل الإعانة أو التشجيع من أول أغسطس ١٩٣٣ إذا زاد صافي الربح عن ١٠%، على أن تقسم الزيادة بالتساوي بين الحكومة واحتياطي المهمات والمساهمين.^(٤٣٦)

^(٤٣٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج١ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء

بخصوص الإعانة التي تمنحها الحكومة لشركة مصر للطيران، ١٩ مايو ١٩٣٥

^(٤٣٦) المصدر نفسه

ويمتاز المشروع المقدم من مدير عام الطيران بعدة ميزات منها إيجاد رقابة حكومية كاملة على أعمال الشركة، ويوفر لها معاونة القسم الفني بوزارة المواصلات، كما يحفز الشركة على بذل أقصى الجهد، ويلزمها بحد معين من مصروفات التشغيل، ويضمن المشروع للحكومة معرفة مقدار الإعانة بنجاح الخطوط، ويضمن عدم الإسراف في مصروفات التشغيل.

غير أن المشروع لا يتيح للشركة فرصة الربح وتوزيع فائدة على رأسمالها، وهذا لا يتفق مع أي عمل تجاري، لذا رأت وزارة المواصلات تعديل المشروع، بحيث تبقى الحصة التي تضمنها الشركة ٣٠% من مصروفات التشغيل في كل حالة، دون ارتباط بزيادة الإيرادات الفعلية للخط أو انخفاضها. وبذلك يتوفر للشركة كل ما يزيد على نسبة الثلاثين بالمائة. لتتمكن من تسديد عجز إيرادات الخطوط الأخرى، وتحقيق أرباح رأس المال، أما بالنسبة لاسترداد الحكومة للإعانة، فتزد الشركة جميع المبالغ إذا زاد صافي الربح عن ٥٠%، بعد خصم الاحتياطي القانوني ومكافأة أعضاء مجلس الإدارة. وتوزع الزيادة بنسبة ٥٠% للحكومة، و ٣٠% لاحتياطي المهمات، و ٢٠% للمساهمين. (٤٣٧)

وحصلت المقترحات السالفة على تأييد مدير عام الطيران المدني ووزارتي المواصلات والمالية، كما وافق عليها مجلس الوزراء، على أن يبدأ العمل بها منذ تسيير الخطوط في أول أغسطس ١٩٣٣، ويعاد النظر في هذه الأسس بعد خمس سنوات، وأن يكون للحكومة الحق في شغل ١٥% من مقاعد الطائرات، لنقل موظفي الحكومة في أعمال مصلحة، بشرط إخطار الشركة قبل موعد قيام الطائرة باثنتي عشرة ساعة، على أن تسمح المقاعد غير المحجوزة بهذه النسبة. (٤٣٨)

وعلى أساس التعديل الجديد حصلت مصر للطيران على مبلغ أربعة عشر ألف جنيه، (٤٣٩) إعانة عن السنة الأولى (المدة من أول أغسطس ١٩٣٣ حتى ٣١ يوليو ١٩٣٤) ولكن في الفترة التالية ولمدة ثلاث سنوات لم تحصل الشركة على أي إعانة، فاجتمع لها ما يربو على اثنين

(٤٣٧) المصدر نفسه، ومحاضر مجلس الوزراء، جلسة ٢٦ مايو ١٩٣٥

(٤٣٨) ورد في البلاغ بتاريخ ٢٣ مايو ١٩٣٦، ص ١١ أن المبلغ أربعة عشر ألف جنيه، وصحة المبلغ ١٤,٦٥٠ جنيهاً،

حسبما ورد في مذكرة وزارة المالية، في ٣١ مارس ١٩٣٧ الموجودة بوثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف

١٨٢ - ٢٠٢ / ٢ ج ٢

(٤٣٩) البلاغ، ٢٣ مايو ١٩٣٦، ص ١١

وأربعين ألف جنيه، ولكن الحكومة تعمدت المماطلة، ثم اختزلت المبلغ إلى ثلاثة وعشرين ألف جنيه.^(٤٤٠) ومع ثبوت تأخر الإعانة في الوثائق فإن أمر الاختزال لم يرد.

ويرى إريك دافيز أن أسباب تأخر الإعانة تكمن في نظام الحكم الذي جاء بعد حكومة صدقي في أواخر عام ١٩٣٣^(٤٤١) الذي رفض الدعم الحكومي لشركة مصر للطيران.^(٤٤٢) بينما توقعت إحدى الصحف منذ عام ١٩٣٣ أن الحكومة لن تستطع تقديم دعماً كافياً للشركة بسبب أزمتها المالية، ودعت للاعتماد على جهود الأفراد والجماعات للنهوض بهذا الفن الذي لا مناص لمصر من ممارسته وإتقانه.^(٤٤٣)

ويتفق الباحث تماماً مع الرأي الأول، وإن كان الرأي الثاني له وجاهته، غير أن الأزمة المالية كانت عالمية ولا تخص مصر وحدها. ومطالعة أرقام إعانة شركات الطيران في مختلف دول العالم يدل دلالة قاطعة على أهمية إعانة الطيران. ويمكن إضافة قصر مدة وزارات الثلاثينيات^(٤٤٤) كأحد أسباب الأزمة، فما تكاد الشركة تمارس ضغوطها على وزارة ما لإقرار الدعم وصرفه حتى تأتي وزارة جديدة ترفض الإفراج عن الدعم، لتبدأ معها الشركة رحلة معاناة جديدة.

^(٤٤٠) شعر الملك فؤاد بانفراد صدقي بالقرار في كثير من الأمور فعزم على إنهاء حكمه، وجاءت وزارة موالية للقصر، هي وزارة عبد الفتاح يحيى (سبتمبر ١٩٣٣ - ١٤ نوفمبر ١٩٣٤) ثم أعقبتها وزارة محمد توفيق نسيم الثالثة (١٤ نوفمبر ١٩٣٤ - ٣٠ يناير ١٩٣٦) لتتخلى عن كل سياسة صدقي وكل ما تم في عهده بدءاً بدستور ١٩٣٠، راجع يونان لبيب رزق، **تاريخ الوزارات المصرية** [١٨٧٨-١٩٥٣]، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٩) ص ٣٦٤ - ٣٧٥

^(٤٤١) إريك دافيز، مرجع سابق، ص ١٦٩

^(٤٤٢) **المقطم**، ٦ مايو ١٩٣٣، ص ١، ٢

^(٤٤٣) بيان أرقام الإعانة في بعض دول العالم عام ١٩٣٣ لشركات الطيران بها، بما يعادل الجنيه المصري آنذاك:

كندا ٧٤,٢٩١	جنوب أفريقيا ١١١,٠٠٠	إيطاليا ٧٦,٥٧٣
فرنسا ١,٤٦٥,٢٦٠	يوغوسلافيا ٢٧,١١٥	بولندا ١٣١,٣٩٧
سويسرا ٢٢,٠٨٥	البلاغ، ١٢ مايو ١٩٣٥، ص ٦	

^(٤٤٤) تغيرت في مصر عشر وزارات في الفترة من سبتمبر ١٩٣٣ حتى أغسطس ١٩٣٩، لبيان التفاصيل يمكن مراجعة يونان لبيب، مرجع سابق، ص ٣٦٤ - ٤١٨

وحاولت مصر للطيران إبان مرحلة توقف الإعانة الاستفادة من أية إعفاءات، فقدمت طلباً تلتزم فيه إعفاء مواد الوقود المستهلك على خط حيفا من الرسوم الجمركية المستحقة عليه. ورأت وزارة المالية الموافقة تشجيعاً للشركة، أسوة بما هو متبع مع شركة المواصلات الجوية البريطانية، بشرط التثبت من استهلاك الوقود على الخط المذكور.^(٤٤٥)

وواصلت البلاغ مطالبة الحكومة بمضاعفة الإعانة لشركة مصر للطيران، لتتمكن الشرك من واصله مشوارها في تعليم أبناء مصر فن الطيران، وبخاصة أن مصر تتمتع بجو مناسب لهذا الفن، الأمر الذي شجع بريطانيا ذاتها على إنشاء مدرسة لتعليم قواتها الطيران في أبي صوير. فالإعانة قد تسمح للشركة بتوسيع نطاق تعليم الطيران، أو على الأقل تخفيض أجور التعليم، لإتاحة الفرصة لمزيد من الطلاب، فالمستقبل للطيران مدياً كان أم حربياً.^(٤٤٦)

والمفترض أن تخصص وزارة المواصلات أربعين ألف جنيه في ميزانيتها سنوياً تصرف منها الإعانة التي تستحقها مصر للطيران، بقدر ما تقوم به من أعمال. وقد طلبت وزارة المواصلات من وزارة المالية صرف الإعانة المستحقة للشركة في عام ١٩٣٧،^(٤٤٧) وبعد مراجعة حسابات الشركة في العام المذكور لتحديد الإعانة المستحقة عن الفترة من أول أغسطس ١٩٣٤ حتى آخر ديسمبر ١٩٣٥، أوضحت الشركة أن النسبة المئوية التي حددتها وزارة المواصلات لمصروفات الإدارة، وهي ٣٠% من مصروفات التشغيل، نسبة ضئيلة لا تتفق مع الواقع، إذ بلغت المصروفات الفعلية ٦٦% من نفقات التشغيل، نظراً لأن أعمال الشركة تحتاج إلى دعاية وإعلان.^(٤٤٨)

وبعد بحث شكوى الشركة أوصت وزارة المواصلات بمحاسبة الشركة على أساس مصروفات الإدارة الفعلية، فبلغت نفقات التشغيل عن المدة المذكورة ٣٦,٧٣٣ جنيهاً، بعد أن كانت ١١,٠١٩

^(٤٤٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢-٢٠٢ / ١ ج١ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس

الوزراء، ٢٢ مايو ١٩٣٤

^(٤٤٦) البلاغ، ٢٣ مايو ١٩٣٦، ص ١١

^(٤٤٧) المصدر نفسه، ١٦ يونيو ١٩٣٦، ص ٦

^(٤٤٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢-٢٠٢ / ٢ ج٢ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس

الوزراء، ٣١ مارس ١٩٣٧

جنيهاً. وأسفرت حسابات الشركة عن خسارة بلغت ٣٧,٨٨٠ جنيهاً حتى نهاية عام ١٩٣٥، يخصم منها قيمة الإعانة المنصرفة وقدرها ٣٣,٣١٢ جنيهاً، ليكون صافي الخسارة ٤,٦٦٨ جنيهاً، ولم توزع الشركة على مساهميها أية أرباح، لذا رأت اللجنة المالية الموافقة على صرف الإعانة الإضافية بصفة استثنائية عن المدة من أول أغسطس ١٩٣٤ حتى آخر عام ١٩٣٥ فقط، على أن تعيد الوزارة النظر في أمر الإعانة، وفي تحديد العلاقة بين الحكومة والشركة، ومدى اشتراك الحكومة في مراقبة إدارة الشركة، طالما أن الجزء الأعظم مستمد من إعانة الحكومة، ووافق مجلس الوزراء على هذه المقترحات في آخر مارس ١٩٣٧^(٤٤٩)

وعلى أساس المصاريف الإدارية الفعلية استحققت الشركة عن عام ١٩٣٨ مبلغ ثمانين ألف جنيه،^(٤٥٠) الأمر الذي أزج الحكومة بقرار مجلس الوزراء تخفيض الإعانة على أربعة مراحل بنسبة ٥% سنوياً، تبدأ من عام ١٩٣٩، لتصبح في عام ١٩٤٢ [٥٠%] فقط من مصاريف التشغيل، ثم يعاد النظر في أسس الإعانة في العام المذكور حسب أوضاع الشركة.^(٤٥١)

وتغيرت الأوضاع بقيام الحرب العالمية الثانية، فقرر وزير الدفاع الاستيلاء على شركة مصر للطيران، اعتباراً من الخامس من سبتمبر، ووافق مجلس الوزراء على قرار الاستيلاء، ويقضي القرار أن تتحمل الحكومة جميع مصاريف الخطوط من تاريخ الاستيلاء حتى انتهائه، وفي المقابل تستولي الحكومة على جميع إيرادات الشركة. كما قرر مجلس الوزراء أن تقوم الحكومة بتعويض المساهمين عن رأسمالهم بريح قدره ٥% سنوياً طوال فترة الاستيلاء. وسرى نظام الإعانة السابق على ما قبل الخامس من سبتمبر ١٩٣٩، واستحققت الشركة عنها مبلغ ٤٩,٠٠٠ جنيه، ولم يعد هناك ما يدعو إلى النظر في أسس الإعانة، وعليه تستمر الشركة في تسير خطوطها دون زيادة أو نقصان إلا بموافقة وزارة الدفاع.^(٤٥٢)

^(٤٤٩) المصدر نفسه، ومحاضر جلسات مجلس الوزراء، جلسة ٣١ مارس ١٩٣٧

^(٤٥٠) الطيران، عدد إبريل ومايو ١٩٤٨، ص ٤٠

^(٤٥١) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢ ج٢ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس

الوزراء، إبريل ١٩٤١، بشأن تعيين مندوب للحكومة في مجلس إدارة مصر للطيران

^(٤٥٢) المصدر نفسه، مذكرة حسن صادق وزير الدفاع الوطني إلى مجلس الوزراء، ١٣ سبتمبر ١٩٣٧

ولا شك أن النظام الجديد أجدى وأنفع للمساهمين، فدفعت الشركة لهم الربح المقرر عن عامي ١٩٣٩/١٩٤٠، وتحسنت الأحوال المالية للشركة تحسناً شكلياً، فزادت الإيرادات على المصروفات عام ١٩٤١ بمبلغ ٩,٣٢٨ جنيهاً. ونشب الخلاف بين الحكومة والشركة، إذ رأت وزارة الدفاع أن الزيادة من حق الحكومة، بينما رأت الشركة أن في ذلك حرماناً لها ولمساهميها من حقهم الطبيعي في نتائج استثمار أموالهم.^(٤٥٣) والجدير بالذكر أن الزيادة المذكورة لم تكن زيادة حقيقية، وإنما زيادة عابرة نتجت عن عدم تجديد قطع أسطول الشركة وعدم شراء قطع غيار جديدة، نظراً لظروف الحرب. لذا كان على الحكومة أن تخصص بنداً من هذه الأموال لاحتياطي تجديد الأسطول ريثما تسمح الظروف.

وعرض ديوان المحاسبة على رئيس الوزراء تشكيل لجنة تُمثل فيها وزارتا الدفاع والمالية وشركة مصر للطيران، للتشاور في الخلاف والتفاهم ودياً على حل يرضي الطرفين. عرضت اللجنة^(٤٥٤) الوضع على وجهيه، ففي حالة تطبيق قرار الاستيلاء بنصه يكون نصيب الحكومة ٤,٧٥١ جنيهاً، بعد خصم فائدة رأس المال (٥%) ويقدر بأربعة آلاف جنيه، إضافة إلى ضريبة الأرباح الاستثنائية وتقدر بمبلغ ٥٧٧ جنيهاً. أما إذا أجابت الحكومة التماس الشركة يكون نصيب الحكومة ١,٩٨٧ جنيهاً، بعد خصم ٥% للمساهمين، والاحتياطي القانوني (٩٣٣ جنيهاً) ومكافأة أعضاء مجلس الإدارة وتبلغ (٤٤٠ جنيهاً)، واحتياطي المهمات (١,١٨٦ جنيهاً)، وأرباح إضافية للمساهمين قدرها ٧٩١ جنيهاً. ومالت اللجنة إلى الرأي الأخير.^(٤٥٥)

وأخذت اللجنة في اعتبارها اهتمام الحكومة بأمر الطيران، وحرصها على دعم الشركة ومساعدتها على الاستمرار، كما أخذت في الاعتبار أيضاً ما ستواجهه الشركة بعد انتهاء الحرب من أعباء مالية باهظة في سبيل تجديد أسطولها، وتهيئة الشركة لمواجهة البرنامج الذي تتطلبه الحالة بعد الحرب، خاصة إذا ما لوحظ أن طائرات الشركة أصبحت في حالة سيئة ولا مناص من

(٤٥٣) المصدر نفسه، ملف ١٨٢-٢٠٢/١ ج ٣ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٢١ يوليو ١٩٤٣

(٤٥٤) تشكلت اللجنة من حسن مختار وعبد الشافي عبد المتعال عن وزارة المالية، وعبد الخالق صابر ومحمد

رشدي عن وزارة الدفاع، وحسن صادق وعبد المقصود أحمد عن مصر للطيران، ورئيس اللجنة أمين عثمان

رئيس ديوان المحاسبة، المصدر نفسه، تشكيل اللجنة مرفق بمذكرة وزارة المالية، ٢١ يوليو ١٩٤٣

(٤٥٥) المصدر نفسه

تجديدها كلية بعد الحرب. وافقت اللجنة على وضع أسس جديدة يسري مفعولها من تاريخ تولي الحكومة الإشراف، على أن تعتبر هذه الأسس هي المقصودة من قرار مجلس الوزراء في ٢ ديسمبر ١٩٤٠، بغض النظر عما إذا كانت هي التفسير المنطقي أو القانوني لقرار الاستيلاء أم لا، وعلى الرغم من موافقة وزارة المالية رفضت وزارة الدفاع قرار اللجنة، على اعتبار أن اللجنة اجتمعت لتفسير القرار، فلم تفسره واجتهدت.^(٤٥٦)

وفيما يتعلق بإعفاء الشركة من رسوم الواردات (الجمارك) على الطائرات والمحركات والأجهزة والمهمات التي تستخدم في إصلاح الطائرات وصيانتها، فقد انتهت في يوليو ١٩٤٠ مدة الإعفاء المتفق عليها مع الحكومة [مادة ٢٩ من الترخيص] فقرر مجلس الوزراء تجديد المدة لثماني سنوات أخرى.^(٤٥٧) وإن كانت عملية الاستيراد قد توقفت تماماً إبان الحرب العالمية الثانية.

وزادت خسائر مصر للطيران في أعقاب الحرب العالمية، نظراً لتجديد الأسطول فبلغت خسائرها في عام ١٩٤٦ ثلاثين ألف جنيه، وفي العام التالي وصلت إلى خمسين ألف جنيه، وفي ٣١ ديسمبر ١٩٤٧ صدر قرار وزير الدفاع الوطني بإنهاء الاستيلاء والعودة إلى نظام الإعانة.^(٤٥٨)

وتقدمت الشركة باقتراح لتعديل أسس الإعانة، وشكلت الحكومة لجنة لبحث الموضوع، انتهت اللجنة إلى إقرار إعانة سنوية قدرها عشرة آلاف جنيه عن الخطوط الداخلية، على أن تردها الشركة للحكومة، إضافة إلى ما حصلت عليه من إعانات سابقة دون فوائد، إذا زاد صافي الربح عن ٥% من رأس المال، بعد خصم الاحتياطي القانوني ومكافأة أعضاء مجلس الإدارة، وتوزع الزيادة بنسبة ٢٠% للحكومة و ٣٠% للمساهمين، و ٥٠% لاحتياطي الشركة. ويبدأ العمل بهذا النظام من أول يناير ١٩٤٨، على أن يعاد النظر في هذه الأسس بعد ثلاث سنوات.^(٤٥٩)

^(٤٥٦) المصدر نفسه، مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٢١ يوليو ١٩٤٣

^(٤٥٧) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج٣ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٣٠ يناير ١٩٤٦

^(٤٥٨) الطيران، إبريل ومايو ١٩٤٨، ص ص ٤٠، ٤١

^(٤٥٩) المصدر نفسه

وحاولت الشركة الحصول على إعانة إضافية، فطالبت الحكومة بإعانة إعادة فتح خط القاهرة - الخرطوم. وافقت وزارة المالية على منح الشركة إعانة عن هذا الخط لمدة عامين بواقع خمسة وعشرين ألف جنيه عن السنة الأولى، وتقتصر الإعانة في السنة الثانية على تغطية الخسارة الفعلية للخط، بحيث لا تتعدى في كل من العامين مبلغ خمسة وعشرين ألف جنيه.^(٤٦٠)

ويلاحظ أن ربط الإعانة بعشرة آلاف جنيه دون النظر إلى مصروفات تشغيل الخطوط، هي نسبة ضئيلة للغاية، إذا ما قورنت بخسائر الشركة في عام ١٩٤٧ آخر سنوات الاستيلاء. ولم تكن الإعانة الحكومية تفي بخسائر خطوط التشغيل، ومع ذلك نجحت الشركة خلال السنوات الأربع [١٩٤٨ - ١٩٥١] بفضل إيرادات أخرى خارجة عن إيرادات التشغيل، مثل التوكيلات والعمولات والوساطة، والتي بلغت ذروة إيرادها عام ١٩٥١، فزادت إلى سبعين ألفاً، وقلت خسائر التشغيل إلى ١٧,٦٣٥ جنيهاً، وبلغ صافي الربح عن العام نفسه [٢٥,٥٠٠] جنيه، فتم توزيع الأرباح حسب نظام الإعانة المنتهي، نظراً لعدم صدور تعديل جديد لنظام الإعانة.^(٤٦١)

أما شركة الخطوط الجوية المصرية [سعيدة] فقد وافق مجلس الوزراء على صرف مبلغ ثلاثين ألف جنيه إعانة لها عن الأربعة أشهر الأولى من عمر الشركة، نظراً لما تكبدته من نفقات عند بداية عملها في أواخر عام ١٩٤٨،^(٤٦٢) وقد يقول قائل إن شركة سعيدة لا خوف عليها من نظام الإعانة فهي تابعة للأسرة الحاكمة، وهذا إلى حد ما صحيح، ولكن علينا أن نراعي أن شركة سعيدة كانت في بداية عملها، وأن كل نشاطها على الخطوط الخارجية.

وفي عام ١٩٥١ تشكلت لجنة خاصة برئاسة عبد الرحمن الصاوي وكيل وزارة الحربية لشؤون الطيران، للنظر في وضع أسس ثابتة تُمنح على أساسها الإعانة لشركات الطيران ومعاهدة، ضمت اللجنة وكيل وزارة المالية للشؤون الحربية، والمدير العام لمصلحة الطيران المدني، ومدير إدارة

^(٤٦٠) محاضر جلسات مجلس الوزراء، جلسة ١٣ فبراير ١٩٤٩ (تأجيل) وجلسة ٢٧ فبراير ١٩٤٩ (موافقة)

^(٤٦١) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج أعمال الجمعية العمومية، ٢٠

يونيو ١٩٥٢

^(٤٦٢) أخبار الطيران، عدد ١٤، فبراير ١٩٥٠، ص ٤

الشركات.^(٤٦٣) ورأت اللجنة العودة بنظام الإعانة إلى حساب النسبة على خطوط التشغيل. غير أن شركة سعيدة رأت أن صرف الإعانة على هذه الأسس لا يحقق مصلحتها، فطلبت إعادة بحث الموضوع من جديد. وترضية للشركة قرر مجلس الوزراء صرف مبلغ أربعين ألف جنيه لشركة سعيدة من المبلغ المستحق لها عن عام ١٩٥٠^(٤٦٤) بما يوضح نفوذ الشركة المذكورة لدى القصر.

وشهد النصف الثاني من عام ١٩٥٢ ميلاد نظام جديد أطاح بالنظام الملكي، الأمر الذي أطاح بشركة سعيدة وقيد علاقات مصر الخارجية، وبخاصة مع الدول الأوروبية، فتأثرت حركة الطيران من مصر وإليها سلبياً، وانعكست هذه الأوضاع على حساب الأرباح والخسائر في مصر للطيران، فزادت خسائر تشغيل الخطوط إلى ١٦٣,٠٠٠ جنيه، في حين أن خسائر التشغيل في العام السابق لم تتجاوز ثمانية عشر ألف جنيه، وانخفضت الإيرادات والعمولات الخاصة بالتوكيلات إلى [٣٨,٠٠٠] جنيه، التي بلغت في العام السابق [٧٠,٠٠٠] جنيه، ومع إقرار نظام جديد للإعانة بلغت خسائر الشركة في ذلك العام [١٣٥,٠٠٠] جنيه.^(٤٦٥) وهذا رقم قياسي من الخسائر لم تبلغه الشركة من قبل، أصابها بالخلل، ساهم في ذلك عدم استقرار نظام الحكم الجديد، وتأخر إقرار الإعانة.

وخلال عام ١٩٥٣ أخذ الاستقرار طريقه إلى نظام الحكم الجديد في مصر إلى حد ما، وعادت الشركة نشاطها فقلت خسائر التشغيل إلى [١١١,٦٠٠] جنيه، وزادت إيرادات التوكيلات والوساطة والعملات إلى اثنين وخمسين ألفاً، وقررت الحكومة إعانة مالية للشركة تعادل ٢٠% من مصروفات التشغيل، فبلغت ١٣١,٠٧٧ جنيهاً. وحققت الشركة بفضل الإعانة ربحاً يقارب [٧٧,٥٠٠] جنيه.^(٤٦٦) واستعادت الشركة توازنها مرة أخرى.

^(٤٦٣) المصدر نفسه، عدد ٢٧، مارس ١٩٥١، ص ٤

^(٤٦٤) المصدر نفسه، عدد ٣٨، فبراير ١٩٥٢، ص ٤

^(٤٦٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٢/٢٠٢ ج ٢ أعمال الجمعية العمومية، ٢٠ يونيو

١٩٥٢، وتقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٢، والميزانية العامة.

^(٤٦٦) المصدر نفسه، أعمال الجمعية العمومية، ٢٦ مايو ١٩٥٤، وتقرير مجلس الإدارة، والميزانية العامة عن

عام ١٩٥٣

وحصدت الشركة ثمار الاستقرار مرة أخرى عامي ١٩٥٤، ١٩٥٥ مع انتظام الإعانة السنوية، فحققت أرباحاً قدرها [٩٦,٨١٠] جنيه في عام ١٩٥٤ زادت في العام التالي إلى [١٣٧,٤٨٤] جنيه. ويلاحظ مع ارتفاع إيرادات الخطوط لسنة ١٩٥٤ إلى [١٥٠,٠٠٠] انخفضت الإيرادات الأخرى إلى [٣٤,٠٠٠] جنيه، نظراً لتقلص علاقات مصر الخارجية، وبخاصة مع إنجلترا وفرنسا، متأثرة بالعلاقات السياسية. وشهد عام ١٩٥٥ زيادة في جميع أنشطة الشركة عن العام السابق، فيما عدا نقل الصحف الذي قل بنسبة ١٩%، أما إيرادات الركاب فزادت بنسبة ١٤%، كما زادت إيرادات الطرود والبريد إلى ٣٢% وزادت الرحلات الخاصة بنسبة ٩٤%. وزادت الإيرادات المتنوعة بنسبة ٦٤% أما الإيراد العام للشركة فزاد عن العام السابق بنسبة ٢٠% فبلغ [١,٠٦١,٤٦٥] جنيهًا. وتم توزيع الأرباح خلال العامين المذكورين وفق نظام الإعانة.^(٤٦٧)

وشهد النصف الأول من عام ١٩٥٦ تفوقاً للشركة، فمقارنة أرقامه بأرقام النصف الأول من العام السابق تؤكد زيادة إيرادات الركاب بنسبة ٢٠,٦% وزيادة إيرادات الرحلات الخاصة ٣٣,٣% كما زادت الإيرادات المتنوعة بنسبة ٣,٤% ولم تتراجع سوى إيرادات الطرود والبريد، وزاد الإيراد العام للشركة بنسبة ١٧,٥%^(٤٦٨) غير أن غارات العدوان الثلاثي استهدفت مباني الشركة وطائراتها، وقُدرت خسائر مصر للطيران نتيجة العدوان بمبلغ [٩٨٨,٣٩٢] جنيهًا، إضافة إلى توقف العمل بالشركة إبان فترة العدوان، وقد التهمت هذه الخسائر أرباح الشركة في الأعوام الثلاثة التالية، وحصلت الشركة على سلفة حكومية قدرها نصف مليون جنيه في عام ١٩٥٨^(٤٦٩)

٢ - دعم الحكومة لتعليم الطيران

^(٤٦٧) يخضم ١٠% من صافي الربح احتياطي قانوني، و ٥% من رأس المال تجديد أسطول، و ٢٥% احتياطي موازنة الأرباح، ويرحل الباقي للسنة المقبلة، المصدر نفسه، **محفظه ٢٠٢ ب**، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٥، مرسل من مدير عام مصر للطيران إلى مدير عام مصلحة الشركات، ٥ إبريل ١٩٥٦

^(٤٦٨) المصدر نفسه، تقرير مجلس الإدارة لعام ١٩٥٦ إلى الجمعية العمومية

^(٤٦٩) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٣ ج ٣ تقرير التفتيش على شركة مصر للطيران رقم ٢٠٢ / ٣ في ١٠ يناير ١٩٥٩

احتكرت مصر للطيران - بموجب الترخيص - حق تعليم الطيران للمصريين لمدة خمسة عشر عاماً، واشترطت الحكومة على الشركة إعداد العنصر الفني اللازم والاستعانة به وتفضيله على الأجانب، وبالفعل بدأت الشركة نشاطها بإنشاء مدرسة لتعليم الطيران في ألماتة، وما لبثت أن أنشأت فرعين لها في بور سعيد والإسكندرية، وفي نوفمبر أنشأت مدرسة لهندسة الطيران، وفي عام ١٩٤١ رأت الإدارة ضم المدرستين في معهد واحد، وسرعان ما دعت الضرورة إلى إنشاء مدرسة اللاسلكي تحت مظلة معهد مصر للطيران.

وجاء دعم الحكومة لتعليم الطيران في شكل مكافآت تشجيعية لطلاب الطيران، فكان الطالب الحاصل على الشهادة الخصوصية [حرف أ] يحصل على عشرة جنيهات، تكرر المكافأة عند تجديد الرخصة مرة واحدة كل عام. أما الطالب الحاصل على الشهادة التجارية [حرف ب] فرأت الحكومة أن تدعمه بمائة جنيه عند استخراج الرخصة، وعشرة جنيهات عند تجديدها مرة واحدة كل عام.^(٤٧٠)

وإبان فترة الاستيلاء (١٩٣٩ - ١٩٤٧) رأت الحكومة ضرورة دعم تعليم الطيران بطريقة أكثر فاعلية، فقررت - إضافة إلى المكافأة التشجيعية - منح المعهد خمسة وعشرين جنيهاً عن كل طالب يحصل على الشهادة الخصوصية لتشجيع المعهد على خفض المصروفات، وبالفعل انخفضت أسعار تعليم الطيران من ٣٨٠ قرشاً/ ساعة إلى ١٢٠ قرشاً، ثم ارتفعت مرة أخرى إلى ٢٤٠ قرشاً، ثم استقرت في عام ١٩٤٥ عند ١٦٠ قرشاً. وزادت ساعات الطيران للشهادة الخاصة من ١٧ إلى ٢٠ ساعة.^(٤٧١) وخفضت التكاليف الإجمالية لطالب الشهادة التجارية إلى ٣٥٠ جنيهاً، بدلاً من تحديد المبلغ وفق ساعات الطيران.^(٤٧٢) واستتنت الحكومة في عام ١٩٤١ محترفي الطيران من منحة تجديد الرخصة السنوية، نظراً لقدرتهم على الكسب.^(٤٧٣)

^(٤٧٠) أخبار الطيران، عدد ٣، مارس ١٩٤٩، ص ٦٠

^(٤٧١) مجلة معهد مصر للطيران، عدد مارس ١٩٤٢، ص ١٨، والطيران، عدد يونيو ١٩٤٥، ص ١٣

^(٤٧٢) المصدر نفسه، عدد مارس ١٩٤٢، ١٨

^(٤٧٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ٢ ج٢ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس

الوزراء، يونيو ١٩٤١، بشأن المنح التشجيعية لتعليم الطيران.

ومع تطبيق قرارات هيئة الطيران المدني الجديدة في يوليو ١٩٥٠، زادت الساعات المطلوبة للشهادات، فزادت الأعباء المالية، وقل طلاب المعهد، وزادت خسائره في عام ١٩٥١ فوصلت إلى سبعة آلاف وخمسمائة جنيه.^(٤٧٤) في حين قرر مجلس الوزراء دعم شركة الطيران المصرية، بمبلغ قدره اثني عشر ألفاً ومائتين وخمسين جنيه، على اعتبار أنها مؤسسة لتعليم الطيران، على أمل أن تنافس معهد مصر للطيران، لكنها لم تصمد أمام الخسائر، فمعهد مصر للطيران تتحمل الشركة خسائره.^(٤٧٥)

وظلت الحكومة تتجاهل الطلبات المتتالية المقدمة من الشركة لدعم المعهد، على الرغم من عراقه معهد مصر للطيران وخدماته للبلاد على مدار عشرين عاماً، قدم خلالها ما يقرب من ألف طيار بخلاف ضباط اللاسلكي ومهندسي الطائرات، وأمام الخسائر المتتالية قررت مصر للطيران أكثر من مرة إغلاق المعهد ولم يثنها عن القرار سوى وعد الحكومة بنظر الإعانة، غير أن المشروع ظل قيد البحث، ولم يحظ بموافقة وزارة المالية حتى قيام حركة ٢٣ يوليو ١٩٥٢^(٤٧٦)

٣- أعباء حكومية أخرى

لم تقتصر مسؤولية الحكومة في مجال الطيران على إعانة شركاته ودعم تعليمه فحسب، وإنما امتدت إلى البنية الأساسية، فاضطلعت الحكومة بمهمة إنشاء المطارات،^(٤٧٧) وتحديثها على النظم

^(٤٧٤) المصدر نفسه، **محفظة ٢٢٤**، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج٢، أعمال الجمعية العمومية، ٢ يونيو ١٩٥٢،

وتقرير مجلس الإدارة والميزانية العامة لعام ١٩٥١

^(٤٧٥) المصدر نفسه، ملف ١٨٤ - ١٣٦ / ١ مذكرة الشؤون القانونية بمصلحة الطيران بشأن الدعوى المرفوعة من

صادق سمهان، ضد وزارة الحربية ومصلحة الطيران المدني، ١٩ أكتوبر ١٩٥٣

^(٤٧٦) **أخبار الطيران**، عدد ٤٢، يونيو ١٩٥٢، ص ٥

^(٤٧٧) في القاهرة تم إنشاء مطار ألماظة على بعد حوالي ثلاثة كيلومترات من هليوبوليس، وهو أوسع مطارات

مصر آنذاك، ومجه بكل الأدوات الحديثة، بما في ذلك تسهيلات الطيران الليلي، وفي الإسكندرية أنشئ

مطار في الدخيلة على بعد ثلاثة أميال غربي المكس، وهو مزود أيضاً بكل المعدات الحديثة والطيران

الليلي، وبها أيضاً مطار بحري، ثم افتتح مطار في بور سعيد، كما ربطت مطار ألماظة بمحطة السكة

الحديد بخط مترو. وثائق مصلحة الشركات، **محفظة ٢٠٢**، أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ج٣ Misr Air

الأوربية. فقد أوفدت وزارة المواصلات محمد رشدي وكيل مصلحة الطيران إلى بعض دول أوروبا عام ١٩٣٦، ليتفقد كل ما هو جديد في عالم المطارات، لتنفيذه في مصر. (٤٧٨)

وفي نهاية عام ١٩٤٣ وضعت الحكومة خطة، يتم تنفيذها على ثلاث سنوات، تتكلف حوالي [١,٥٠٠,٠٠٠] لتطوير مطار ألماتة بإضافة مائتين وخمسين فدناً، لينافس مطار اللد أكبر مطارات المنطقة. (٤٧٩) مع تحديث المباني لتسهيل الإجراءات الجمركية والجوازات، وإتمام العمل في مطار الإسكندرية البري والبحري، وكذلك تحسين المطارات في بور سعيد والمنيا وأسيوط والأقصر. وتضمن برنامج توسيع العمل في مصلحة الطيران المدني وتزويدها بالفنيين اللازمين، لمواجهة التوسعات الكبيرة في المطارات. وهذا البرنامج يضع مصر في مكانها الصحيح في خدمة خطوط الطيران المحلية والعالمية. (٤٨٠)

وفي فبراير ١٩٤٧ اعتمدت مصلحة الطيران المدني مبلغ ثمانين ألف جنيه لتوسيع مطار ألماتة وممراته، ومطار مريوط بالإسكندرية ومطار إمبابة، وتزويد مطارات مصر كلها بمحطات أرضاد جوية ومحطات لاسلكية. (٤٨١)

كما شملت الحكومة أندية الطيران بعنايتها، باعتبارها مؤسسات لنشر ثقافة الطيران وتعليمه، وتستقطب المهتمين به، لذا وافقت وزارة المالية في عام ١٩٣٢ على إعفاء نادي الطيران من رسوم الواردات (الجمارك) على الطائرات التي يستوردها النادي أو أعضاؤه من المصريين تشجيعاً لهم، على ألا تستعمل في أغراض النقل التجاري، وعند بيعها للغير تُدفع عنها الرسوم الجمركية، وبدأت بإعفاء الطيار أحمد سالم من الرسوم المقررة على طائرته التي حضر بها من أوروبا. (٤٨٢)

(٤٧٨) الجهاد، ١٩ أكتوبر ١٩٣٦، ص ٣

(٤٧٩) المصدر نفسه

(٤٨٠) الطيران، عدد ديسمبر ١٩٤٣، ص ٣

(٤٨١) المصدر نفسه، عدد مارس ١٩٤٧، ص ٤، وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢-

٢٠٢ / ١ ٣ مذكرة وزارة المالية إلى مجلس الوزراء، ٣٠ يناير ١٩٤٦

(٤٨٢) المقطم، ٢ يوليو ١٩٣٢، ص ٥

واهتم نادي الطيران بالطيران الشراعي، فأسس له مدرسة، أصبحت بعد الحرب العالمية الثانية معهداً، وطلب النادي من الحكومة تقديم الدعم اللازم لتنشيط الطيران الشراعي، فقررت الحكومة في مذكرتها اقتناعها بضرورة إجابة طلب النادي، غير أن سياسة الحكومة في تقليص النفقات الخاصة بالطيران^(٤٨٣) حالت دون ذلك، فأوصت بأن يتحمل النادي مرتبات موظفي الطيران الشراعي ومصاريف التشغيل والصيانة، ويغطيها من اشتراكات الأعضاء والمنح التي تصرفها الحكومة للحاصلين على شهادات الطيران الشراعي. وتبلغ النفقات المشار إليها حوالي أربعة آلاف جنيه سنوياً، في حين أن عدد الطلاب قليل، واشتراكات الأعضاء لا تفي باحتياجات النادي.^(٤٨٤)

ثم عادت الحكومة فقررت إعانة الطيران الشراعي بمبلغ عشرة آلاف جنيه في يناير ١٩٥١، تصرف إعانة لنادي الطيران الملكي الذي يتولى الإنفاق على معهد الطيران الشراعي.^(٤٨٥)

٤ - المصالح المتبادلة بين الحكومة والشركات

اتفقت الحكومة مع مصر للطيران أن تقدم الشركة خدمات جوية لحساب الحكومة بأجور مناسبة، ولم تعط الحكومة حق احتكار مطلق سوى هذا الحق. وللحفاظ على مركز الحكومة من أي تقصير طارئ، وضع نص اختياري يعطي للحكومة حق الخيار، في حالة عجز مصر للطيران عن خدمة ما بنفسها لظروف خارجة عن إرادتها، لاستخدام الشركة كوكيل عنها بطريق التعاقد مع الغير للقيام بهذا العمل، وللحكومة أن تطلب من الشركة طرح العمل المذكور في مناقصة عامة، وتتقاضى الشركة عمولة على خدماتها. وتعهدت الشركة بنقل موظفي مصلحة الطيران المدني المسافرين في مهام مصلحة بأجور خاصة، وهذا يغني المصلحة عن اقتناء طائرات خاصة على

^(٤٨٣) حاولت الحكومة تقليص النفقات الخاصة بالطيران منذ عام ١٩٤٧، حيث قل الاعتماد المطلوب في الميزانية لمصلحة الطيران المدني عن العام السابق بمبلغ ٨٢٤، ٢٠٢ جنيهاً، كما قررت الحكومة في مقابل إعانة الشركة عام ١٩٤٨ إلزامها بدفع رسوم عن هبوط طائراتها في المطارات المصرية برسم موحد قدره ١٥٠ جنيهاً سنوياً حتى آخر عام ١٩٥٠، على أن يعاد النظر فيه بعد ذلك. **الطيران**، عدد إبريل ومايو ١٩٤٨، ٤٠.

^(٤٨٤) **أخبار الطيران**، عدد ٤ إبريل ١٩٤٩، ص ٤

^(٤٨٥) **محاضر جلسات مجلس الوزراء**، جلسة ٢١ يناير ١٩٥١

الأقل مدة من الزمن، ويمكن للحكومة حجز ١٥% من مقاعد الطائرات، إذا كانت المقاعد خالية من الحجز. (٤٨٦)

واستعانت وزارة الدفاع بطائرات مصر للطيران، فاستأجرت الطائرات اللازمة في عام ١٩٣٩ لتدريب القوات الجوية، نظراً لعدم وجود طائرات ذات محركين بوزارة الدفاع، ترتفع على العلو المطلوب، وهو خمسة عشر ألف قدم، وانشغال طائرا سلاح الجو الملكي في مهام أخرى. (٤٨٧) كما استكمل بعض ضباط وضباط صف سلاح الجو الملكي للعمل في شركة مصر للطيران على سبيل التمرين، وحصلوا على رخصة مدنية للعمل كطيار أول (مساعد) على أن يرقوا قواداً بعد استكمال الساعات المقررة. كما التحق اثنان من ضباط الصف للتدريب على الملاحة الجوية في خطوط الشركة. (٤٨٨)

وشاركت مصر للطيران في حرب ١٩٤٨، فجمعت الشركة من موظفيها مبلغ ثلاثمائة جنيه للترفيه عن قوات سلاح الجو الملكي. كما ورد في مجلة الطيران خبر يقول: " تسلم الطيار محي الدين سوسة عمله في مصر للطيران بعد أن عاد من فلسطين، عقب تمتعه بالحرية التي حرم منها زهاء أسبوعين على يد الصهاينة" (٤٨٩) وتحليل مدلول الخبر يفيد مشاركة بعض طياري مصر للطيران في حرب فلسطين.

ومع الثورة استعانت مصر للطيران بخبرات من وزارة الحربية لتحديث المؤسسة، فطلبت الموافقة على انتداب محمود حسن رئيس قسم الملاحة بمصلحة الطيران المدني (٤٩٠) للعمل في غير أوقات العمل الرسمية بقسم العمليات بمصر للطيران، حيث تخصص المذكور في عمليات

(٤٨٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ أ، ملف ١٨٢ - ٢٠٢ / ١ ا.مذكرة ميحور وليم لونج مراقب عام

الطيران المدني، بشأن مشروع الترخيص لين مصر بإنشاء شركة طيران مصرية، مادة ٢١ من الترخيص

(٤٨٧) وزارة الحربية، وثائق مكتب المشير، محفظة ٢٤، مجموعة ٢٥ / ١٠ - د وزارة الدفاع الوطني، مذكرة وكيل

وزارة الدفاع إلى وزير الدفاع، ٢٩ يوليو ١٩٣٩

(٤٨٨) أخبار الطيران، عدد ٤١، مايو ١٠٥٢، ص ٥

(٤٨٩) الطيران، عدد إبريل ومايو ١٩٤٨، ص ٧

(٤٩٠) كانت مصلحة الطيران المدني قد نقلت من وزارة المواصلات إلى وزارة الحربية في عام ١٩٥٦، عصر

الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٥٦

الطيران من الولايات المتحدة، وذلك لرغبة الشركة في إعادة تنظيم قسم العمليات وفق أحدث النظم المتبعة بشركات الطيران العالمية، ووضع دليل جديد للعمليات، وتنسيق برامج لتدريب الطيارين، وفقاً للقواعد التي تضعها الهيئة الدولية للطيران المدني.^(٤٩١)

وعندما تملكت الحكومة زمام الشركة ١٩٥٦ زاد التعاون بين الجانبين، فاعتمدت وزارة الحربية على مصر للطيران في شراء طائرات لها باسم الشركة، فعلى سبيل المثال اشترت القوات الجوية طائرات إليوشن ١٤ من الكتلة الشرقية، تحمل حروف تسجيل مدنية خاصة بشركة مصر للطيران، وأضاف كتاب سفير مصر بأثينا وجوب مراعاة ذلك في جميع المكاتبات الخاصة بهذه الأمور، وصرفت السفارة بدل الانتقال للمندوبين، وطلبت تحصيله من سلاح الجو المصري التابع لوزارة الحربية.^(٤٩٢) كما استعانت الشركة في حالة العجز ببعض طائرات القوات الجوية من طراز داكوتا للخدمة على الخطوط الداخلية القصيرة.^(٤٩٣)

وهكذا أدى الطيران المدني - ممثلاً في مصر للطيران - خدمات جليلة للحكومة، وتعاون معها في تدريب الطيارين وتبادل الخبرات والكفاءات، وقد زادت حركة التعاون في ظل حكومة الثورة، وبخاصة عقب تملكها زمام الشركة، بعد ارتفاع رصيدها في رأسمال الشركة إلى ٥١,٨٥%.

٥ - الحكومة ورأسمال الشركات

بدأت شركات الطيران المصرية برأسمال متواضع، فعلى سبيل المثال بدأت مصر للطيران برأسمال قدره عشرين ألف جنيه، بمشاركة أجنبية قدرها ٢٠%، ثم زاد رأس المال إلى ثمانين ألف جنيه في السنوات القليلة التالية على دفعات استكملت في عام ١٩٣٧، وإبان فترة الاستيلاء تم

^(٤٩١) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج ٢ مذكرة لواء أركان حرب عبد الحكيم عامر، وزير الحربية على مجلس الوزراء، بخصوص التصريح للسيد محمود حسن طه بالعمل في مصر للطيران، أول يناير ١٩٥٦

^(٤٩٢) وثائق وزارة الخارجية، محفظة ١١٦٩، ملف ٦٦ / ٢٠ / ٤٨ من محمد حسن الحكيم سفير مصر بأثينا إلى وكيل وزارة الخارجية لإدارة الشؤون القنصلية، ١٦ أكتوبر ١٩٥٧

^(٤٩٣) عصر الطيران، عدد ٢٦ و ٢٧، نوفمبر ١٩٥٧

تمصير رأس المال، لتصبح مصر رائدة في سياسة التمصير. ثم استقر رأس المال في عام ١٩٤٧ عند ثلاثمائة ألف جنيه.^(٤٩٤)

وظلت الحكومة بعيدة عن رأس المال حتى مارس ١٩٥٤، ولم يكن في الميدان آنذاك سوى مصر للطيران، عندما قررت الشركة توسيع نشاطها وتجديد أسطولها، ف اتخذت الجمعية العمومية في جلسة غير عادية - بإيحاء من الحكومة - قراراً بزيادة رأس المال إلى مليون جنيه، تشترك الحكومة في الزيادة مع بنك مصر مناصفة، بواقع ٣٥٠,٠٠٠ جنيه لكل منهما، ليصبح نصيب الحكومة في رأسمال الشركة ٣٥% وغداً من حقها أن تمثل في مجلس الإدارة بالنسبة ذاتها، مضافاً إليها مندوبها الدائم الذي يراقب تنفيذ نظام الإعانة، ليلبلغ ممثلي الحكومة في مجلس الإدارة خمسة، مقابل ثمانية لبنك مصر والمساهمين. واختارت الحكومة ممثلها بعناية في تخصصات ثلاث؛ فالأول قائد لواء جوي، والثاني مدير عام الإدارة العامة للميزانية بوزارة المالية والاقتصاد، والثالث وكيل عام مصلحة الشركات بوزارة التجارة والصناعة.^(٤٩٥)

وتطلبت الظروف المالية للشركة في عام ١٩٥٦ زيادة رأسمال الشركة لاستكمال تمويل صفقة طائرات الفايكونت، وكان الاتجاه السائد في مجلس الإدارة طرح سندات بالمبلغ المطلوب غير أن الحكومة عارضت نظام السندات لخطورته، وفضلت أن تكون أولوية الاكتتاب في هذه الزيادة للحكومة، التي انفردت بنسبة ٥١% من رأسمال الشركة واستتبع ذلك زيادة في أعضاء مجلس الإدارة التابعين للحكومة بالنسبة نفسها.^(٤٩٦) لتمسك الحكومة بدفة الشركة وتدخل بها مرحلة الاقتصاد الموجه تمهيداً للتأميم.

ويتضح مما سبق أن شركات الطيران تنشأ في رحم البرجوازية الوطنية، وتمثل دور الحكومة في توفير البنية الأساسية من مطارات وهيئة طيران وجمارك وغيرها، ثم توفير الدعم المالي اللازم

^(٤٩٤) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج١ من عبد الحميد مبل سكرتير عام

مصر للطيران إلى مراقب عام الشركات بوزارة التجارة والصناعة، ٩ إبريل ١٩٤٩

^(٤٩٥) المصدر نفسه، ملف ١٨٢ - ٣ / ٢٠٢ ج٢ من مدير عام مصلحة الشركات إلى رئيس مجلس إدارة مصر

للطيران، ٢٢ سبتمبر ١٩٥٤، ومحاضر جلسات مجلس الوزراء، جلسة أول سبتمبر ١٩٥٤

^(٤٩٦) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ ب، ملف ١٨٢ - ٢ / ٢٠٢ ٥ تقرير مجلس الإدارة عن عام ١٩٥٦

لإعانة الشركة وتقديم التسهيلات اللازمة، وفي تقويم دور الحكومة المصرية مقارنة بالحكومات الأخرى، فقد أثبتت الدراسة نجاح الحكومة في الشق الأول من دورها (البنية الأساسية) إلى حد كبير، لكنها تعثرت في الشق الثاني (الإعانة) فلم تحظ الشركات المصرية بنظام إعانة ثابت مثل نظيراتها في الدول الأوروبية، لسببين هما:

أولاً: الاضطرابات السياسية والخلافات الحزبية، فلا تكاد الشركة تتوصل إلى اتفاق مع وزارة حتى تأتي وزارة أخرى تحتاج إلى جهد جديد.

ثانياً: الأزمة الاقتصادية العالمية، والتي عانت منها مصر أيضاً.

ولم يشهد نظام الإعانة استقراراً إلا في ظل حكومة الثورة. وأياً ما كان الأمر فقد نجحت شركة مصر للطيران في وضع مصر على خريطة الطيران المدني العالمية، كما تمكنت في غضون عشر سنوات في تكوين كوادرنية مصرية، حلت محل الأجانب إبان الحرب العالمية الثانية، فكانت من أولى المؤسسات التي طبقت سياسة التمصير.

الفصل السادس

المرأة والطيران

- تمهيد
- رائدات فن الطيران.
- دور المرأة في تدريس الطيران.
- أجنيات وعربيات في مدارس الطيران المصرية.
- الضيافة وخدمة الركاب.

تتعدد مجالات عمل المرأة في الطيران المدني من الضيافة وخدمة الركاب وأعمال السكرتارية وهندسة الطيران إلى قيادة الطائرة وتدريب هذا الفن للآخرين. وقد يكون طبيعياً أن تزاحم المرأة الرجل في مجال الضيافة وخدمة الركاب، ولها الحق أن تتفوق وتتفرد. ولكن على خلاف المتوقع بدأت المرأة المصرية تطلعاتها في مجال الطيران بتعلم فن قيادة الطائرات. ثم انقطعت فجأة في أعقاب الحرب العالمية الثانية، واتجهت إلى مجالات أخرى في الطيران، في مقدمتها الضيافة وخدمة الركاب.

ويتضمن الفصل تمهيداً وأربعة محاور، يقدم التمهيد لمحة سريعة عن الظروف التي مهدت للفتاة المصرية دخول هذا المجال الجديد. أما المحاور الأربعة فتدرس الظاهرة، وتبحث في دوافع فتيات مصر لتعلم فن الطيران، ومدى نجاحهن. وإذا كانت الفتاة قد نجحت في تعلم هذا الفن فهل سمح المجتمع لها بالعمل به؟ وهل كانت هناك يد أجنبية وراء دفع الفتاة لخوض غمار هذه التجربة؟ وأسباب انقطاع الفتاة المصرية المفاجئ عن هذه الدراسة.

* تمهيد

لم يكن دخول المرأة المصرية عالم الطيران وليد اللحظة، إنما هو نتاج تعليمها وخروجها إلى ميدان العمل، فلا فجائية في حركة التاريخ، فقد خرجت المرأة المصرية لمعاونة زوجها منذ فجر التاريخ، وأعطاه الإسلام حقها كاملاً في العبادة والتعليم واختيار الزوج، وشاركت في ميادين الجهاد، كما ساهمت بالرأي في حل المشكلات، ويكفي أن السيدة أم سلمة - زوجة النبي صلى الله عليه وسلم - كان لها الرأي الأرجح في جمع كلمة المسلمين يوم صلح الحديبية.^(٤٩٧) وقامت المرأة المصرية من طبقة العامة بمعاونة زوجها في الحقل والمتجر، واقتصرت نظام الحريم على

(٤٩٧) عقد النبي صلى الله عليه وسلم صلح الحديبية مع مشركي قريش بشروط قبلها المسلمون على مضمّن، ومنها أن تؤجل العمرة للعام التالي، فطلب الرسول صلى الله عليه وسلم من أصحابه أن يتحللوا وكرر ذلك ثلاثاً، فلم يجد استجابة، فأشارت عليه السيدة أم سلمة أن يخرج إليهم ولا يكلم أحداً حتى يتحلل من إحرامه، فلما رأوا منه ذلك قاموا فنحروا وتحلّلوا. محمد سعيد البوطي، فقه السيرة النبوية مع موجز لتاريخ الخلافة الراشدة، (القاهرة: دار السلام، ١٩٩٩) ط٦، ص ٢٣٣

سيدات الطبقة الراقية، وحتى هذه القاعدة في العصر العثماني كان لها شواذ، فالسيدة نفيسة زوجة مراد بك كانت سيدة مجتمع مثقفة، ولها دور بارز في حماية نساء المماليك إبان الحملة الفرنسية، بعد أن رفضت الفرار مع زوجها إلى الصعيد.^(٤٩٨)

أما ما أثير من جدل حول قضية المرأة في مطلع القرن العشرين فمرجعه إلى ربط قاسم أمين بين حق المرأة في التعليم والسفور، فقد نادى مفكرو القرن التاسع عشر " الطهطاوي وعلى مبارك والنديم ومحمد عبده" بضرورة تعليم المرأة، وخروجها للعمل عند الحاجة، بما يتناسب وقدراتها، دون أن يثار مثل هذا القدر من الاعتراضات. وخرجت المرأة للتعليم في النصف الثاني من القرن التاسع عشر على يد الإرساليات الأجنبية. وشهدت مدرسة القابلات (الولادة) إقبالا، لإيمان المصريين بدور القابلة، وتفوقت جليلة تمرهان وعُينت بالمدرسة ذاتها. وذاع صيت عائشة تيمور في الأدب ولحقت بها ملك حفني ناصف. وفي عهد الاحتلال تأخر تعليم المرأة بسبب إلغاء مجانية التعليم. واقتصرت التعليم على فتيات الطبقة الأرستقراطية، فحملن اللواء وطرقن باب الجامعة الأهلية حتى سمحت لهن بسماع المحاضرات.^(٤٩٩)

وتُمثل ثورة ١٩١٩ مرحلة مفصلية في قضية تعليم المرأة وخروجها إلى ميادين العمل الاجتماعي والسياسي، من خلال التنظيمات النسائية وجمعياتها، بداية من لجنة الوفد المركزية للسيدات، والاتحاد النسائي المصري، ولجنة السيدات الأحرار. وشغلت قضية المرأة حيزاً كبيراً من

^(٤٩٨) محمد كمال يحيى، الجذور التاريخية لتحرير المرأة المصرية في العصر الحديث، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣) ص ص ٩٧-٩٩

^(٤٩٩) راجع: المركز القومي للبحوث التربوية، المرأة والتعليم في جمهورية مصر العربية (القاهرة: دار العالم العربي للطباعة، ١٩٨٠) ص ص ٣٠-٥٠ وجرجس سلامة، أثر الاحتلال الإنجليزي في التعليم القومي في مصر ١٨٨٢-١٩٢٢ (القاهرة: الأنجلو المصرية، ١٩٩٦) ص ص ١٠١-٢٣٠

Salem, latifa, The changing position of the Egyptian Women, (1919-1945), **Egyptian Historical Review**, Vol.34,1987,pp.4-15

الرأي العام. وما لبثت المرأة أن قدمت للمجتمع الفتاة المتخصصة في العديد من المجالات، فتخرجت الطبية والمعلمة والمحامية والأديبة والصحفية ... إلخ^(٥٠٠)

* رائدات فن الطيران

ومع قبول المجتمع بظاهرة عمل المرأة تطلعت الفتيات المتعلقات إلى كل ميادين العمل ومنها الطيران، مقلدات فتيات الغرب، بعد أن نجحت مجموعة منهن في أوروبا تعلم فن الطيران، وأشهرهن البريطانية Emi Johnson التي برعت في الطيران وتزوجت من الطيار البريطاني الشهير Molson الذي عبر المحيط الأطلسي من إنجلترا إلى الولايات المتحدة.^(٥٠١) وقد واجهت الفتاة المصرية عدة صعوبات منها الكشف الطبي الدقيق على جميع أجزاء الجسم، واصطدام طبيعة العمل مع تقاليد المجتمع، فهل يسمح الأهل للفتاة بالسفر والترحال والغياب عن البيت؟ وهل يسلم الركاب بقيادة الفتاة للطائرة في ظل المفاهيم السائدة، ومنها أن الرجل أكثر شجاعة وجراً من المرأة. هذا ما ستوضحه الدراسة.

ومن الصعوبات أيضاً ارتفاع تكاليف تعلم الطيران، فساعة الطيران الواحدة كانت تتكلف ٣٨٠ قرشاً، انخفضت إبان الحرب العالمية الثانية إلى [٢٤٠] قرشاً. فالرخصة الخاصة كانت تتطلب خمس عشرة ساعة طيران فردي وزوجي، ودراسة نظرية لمدة شهر، ويبلغ إجمالي تكاليفها حوالي ثلاثة وسبعين جنيهاً. أما الرخصة التجارية التي تتيح لصاحبها قيادة طائرة بضائع، أو العمل مساعد طيار، فيستغرق برنامجها العملي والنظري حوالي ستة أشهر منتظمة، وتتضمن ١٢٥ ساعة طيران فردي ومزدوج، مع التدريب على الطيران وسط أجواء انعدام الرؤية، إضافة إلى برنامج

(٥٠٠) لطيفة سالم، المرأة المصرية والتغيير الاجتماعي ١٩١٩-١٩٤٥ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،

١٩٨٤) ص ١٥-١٣٧

(٥٠١) مجلة العروسة، عدد ٣٩٥، ٢٤ أغسطس ١٩٣٢، ص ٤

نظري في علم الملاحة وهندسة الطيران وتشريعاته وأجهزة اللاسلكي. وتتكلف حوالي [٣٥٠] جنيهًا، ويحصل الطالب على مكافأة حكومية قدرها مائة جنيه.^(٥٠٢)

وتعد عصمت فؤاد أول من تطلعت من فتيات مصر لتعلم فن الطيران وكانت تبلغ من العمر أربعة عشر عاماً، وهي ابنة مدير مصلحة الكباري، ودرست بمدرسة الراهبات بشبرا، وعندما أعلنت مدرسة الطيران عن فتح أبوابها، لجأت عصمت إلى عمها الذي توسط لها عند طلعت حرب. وأثبتت عصمت جدارتها منذ البداية، حتى قال لها المعلم الأجنبي إنك ستصبحين إيمي جونسون مصر، وعندما طارت منفردة هناها طلعت حرب.^(٥٠٣) ولا شك أن نوع التعليم والبيئة أثرا في اتجاه عصمت إلى الطيران.

اعتبرت المجالات النسائية نجاح عصمت فؤاد نصراً مؤزراً للفتاة المصرية، التي ساوت فتاة الغرب في كل شيء، وعدته بادرة مباركة من بواخر العصر.^(٥٠٤) ولحقت بعصمت شقيقتها قدريّة وعائشة إسماعيل شقيقة الطيار حجاج،^(٥٠٥) ولكن أياً منهن لم تحصل على شهادة طيران لصغر سنهن، فالشهادة الخاصة كانت تشترط سبعة عشر عاماً، ويبدو أنهن انصرفن عن الطيران قبل هذا السن.

أما البداية الحقيقية للفتاة المصرية في مجال الطيران فكانت مع **لطفية النادي** التي عملت سكرتيرة بشركة مصر للطيران، وما لبثت أن تعلقت بفن الطيران، فالتحقت بمدرسة الشركة في ١٨ يوليو ١٩٣٣، وتمكنت من الطيران بمفردها بعد ثلاث عشرة ساعة من الطيران المزدوج مع مستر كارول كبير معلمي الطيران بالمدرسة، فتعلمت في سبعة وستين يوماً.^(٥٠٦)

(٥٠٢) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢-٢٠٢/٣، Misr Air Work Flying Schools

(Book) ٦-١.pp ومعهد مصر للطيران، عدد فبراير ١٩٤٢، ص ٢٠، وعدد مارس ١٩٤٢، ص ٨،

وعدد مارس ١٩٤٩، ص ٦٠

(٥٠٣) العروسة، عدد ٣٨٦، ٢٢ يونيو ١٩٣٢، ص ١، ٥

(٥٠٤) المرأة المصرية، السنة الثالثة عشر، عدد ٧، سبتمبر ١٩٣٢، ص ٢٦٢، ٢٦٣

(٥٠٥) العروسة، عدد ٣٨٧، ٢٩ يونيو ١٩٣٢، ص ٤

(٥٠٦) عصر الطيران، العدد الأول، سبتمبر ١٩٥٥، ص ٢٣

ووجهت الدعوة للصحافة لحضور الاختبار العملي لأول طائرة مصرية في أكتوبر ١٩٣٣ شمل الاختبار إثبات المهارة في الارتفاع والهبوط، والهبوط الاضطراري عند علامة محددة بعد توقف المحرك، ثم الدوران في الهواء بحيث ترسم رقم 8 خمس مرات، ثم الطيران من ألماتة إلى قلوب على ارتفاع ألفي قدم/ نصف ساعة. أما الاختبار الشفهي فكان بالإنجليزية في أصول الملاحة الجوية. واجتازت كل الاختبارات بنجاح وحصلت على شهادة طيران خصوصي.^(٥٠٧) وأقامت مدرسة مصر للطيران حفلاً لتكريم أول خريجة مصرية، حضر الحفل رجال الطيران، تقدمهم طلعت حرب، الذي أهداها عشر ساعات طيران مدفوعة الأجر، كما حضرت القيادات النسائية، تقدمتهن هدى شعراوي، التي قدمت للمحتفى بها هديتين كبيرتين.^(٥٠٨)

شاركت لطفية النادي في الجزء الثاني من سباق الطيران الدولي الذي عقد بمصر في ديسمبر ١٩٣٣ وهو سباق السرعة بين القاهرة والإسكندرية ذهاباً وإياباً، وقررت اللجنة حساب النتيجة وفقاً لدرجة كل طائرة حسب قدرتها الذاتية. وعلى ذلك فازت لطفية بالمركز الأول، ولكن اللجنة المنظمة قررت حجب الجائزة، لوقوع لطفية في خطأ فني بالإسكندرية، عندما نسيت الدوران حول النقطة المحددة، وأوصت اللجنة بمنحها جائزة شرفية، لأن الخطأ لم يكن مقصوداً. ودوى نبأ تفوق لطفية في البلاد فتغنى بها الشعراء.^(٥٠٩) وأرسلت هدى شعراوي برقيتي تهنئة، الأولى إلى مستر كارول

(٥٠٧) العروسة، عدد ٤٥٣، ٤ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٨

(٥٠٨) كانت الهدية الأولى من هدى شعراوي نفسها، عبارة عن قلادة [بانثانتيف] من الذهب المرصع بالماس، صنعت خصيصاً لهذه المناسبة، وفي وسط القلادة أبو الهول، وعلى رأسه تاج، وقد بسط جناحيه بدلاً من قدميه، رمزاً للطيران والحضارة الفرعونية. والهدية الثانية مهداة من جمعية الاتحاد النسائي لأول طائرة مصرية، عبارة عن حجر من العقيق الأحمر، نقشت عليه آية الكرسي، وأدخل بدقة في حجر اليشم، وحُلي بالزمرد والياقوت والذهب، وله شريط من الحرير المجدول يربط بواسطته في معصم اليد. المصدر نفسه، عدد ٤٥٦، ٢٥ أكتوبر ١٩٣٣، ص ١، ٤

(٥٠٩) كتب راشد راشد قصيدة جاء فيها:

هاك الفضاء هلم طيري وارفعي	علم البلاد وسمعة الأوطان
وتقبلي (بنت النسر) تهانيء	واغزي الفضاء بقوة الإيمان
وكتب محمد عبد الحليم عفيفي قصيدة مطالعها:	
أرسل الطرف في عنان السماء	أصبح الجو ملعباً للظباء
وتأمل ملء العيون فتاة	ترحم النجم فوق متن العماء

الأهرام، ٢٥ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩ و ٣٠ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٨

تهنئه بفوز تلميذته وتبلغه عظيم الشكر، والثانية للآنسة لطفية النادي تقول فيها: "شرفت وطنك ورفعت رأسنا وتوجت نهضتنا بتاج الفخر، بارك الله فيك"^(٥١٠) وانهالت برقيات التهنئة على لطفية النادي التي وجهت شكراً عاماً إلى الأمة المصرية جمعاء، لعطفهم عليها وتشجيعهم لها.^(٥١١)

وأثمرت ثورة حماس رائدات الحركة النسائية في احتفائهن بفتاتهن، فتولت هدى شعراوي الدعوة للاكتتاب من أجل شراء طائرة خاصة للطفية النادي، لتكون سفيرة لبنات مصر في البلاد التي تمر بأجوائها أو تنزل بها. وطالبت الشعب بهذا المعنى، واقتрحت أن تكون بداية لإهداء طائرات للنابغين والنابغات في الطيران. تحت إشراف نادي الطيران، وبدأت هدى شعراوي بنفسها فاكتتبت بمائة جنيه، غير أن الدعوة ماتت قبل أن تكتمل رغم محاولات إحيائها بمقالات شديدة اللهجة.^(٥١٢)

فالشعب المصري كان منهكاً في ظل الاحتلال، فمن يدفع مبلغاً كبيراً لكي تمتلك فتاة طائرة؟!

وعندما نظم نادي الطيران الملكي رحلة استعراضية دعائية على متن إحدى طائرات مصر للطيران، قام بها محمد حازق إلى الهند ذهاباً وإياباً، اختارت مدرسة مصر للطيران لطفية النادي وزميلها محمد أمين لينوبا عن طلاب المدرسة في وداع حازق، بطائرة أخرى ترافقه حتى بلبس ثم يعودان إلى مطار ألماتة.^(٥١٣)

وفي السباق الدولي الثاني الذي أقيم بمصر في فبراير ١٩٣٧ كانت لطفية النادي المصرية الوحيدة في سباق الواحات، وحققت المركز الثاني والثلاثين، وفازت بجائزة أول مصرية، وقدرها ستون جنيهاً.^(٥١٤) وتراجع مركز لطفية النادي في هذا السباق لا يعني تراجع مستواها لسببين:

الأول: أنها شاركت عام ١٩٣٣ في سباق السرعة فقط، ولم تشارك في سباق المسافات الطويلة، فاشتراكها في سباق الواحات هذه المرة مكسب للمرأة، فهي المصرية الوحيدة التي شاركت في السباقين.

(٥١٠) المصدر نفسه، ٢٥ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٩

(٥١١) المصدر نفسه، ٢٨ ديسمبر ١٩٣٣، ص ٨

(٥١٢) المصدر نفسه، ٣٠ ديسمبر ١٩٣٣، ص ١، و٦ نوفمبر ١٩٣٤، ص ٢، و١٥ نوفمبر ١٩٣٤، ص ٢

(٥١٣) البلاغ، ٧ ديسمبر ١٩٣٤، ص ٦

(٥١٤) الأهرام، ٢ مارس ١٩٣٧، ص ١٠

الثاني: أن النتيجة النهائية في سباق المسافات تُحسب على السرعة المطلقة في مراحل السباق الثلاثة، وطول المسافة واستهلاك الوقود، بصرف النظر عن إمكانات كل طائرة. ^(٥١٥) فهذا الفارق الكبير يمثل في الحقيقة الفارق التكنولوجي بين الطائرات المصرية والأجنبية المشاركة في السباق.

وأثناء السباق ووسط الأجانب لم تنس لطفية النادي التقاليد الشرقية، ففي الأقصر وأثناء الاستراحة الليلية، حضر الجمع حفلاً موسيقياً، وتقدم لها طيار إنجليزي فحياها وأثنى عليها، ثم طلب منها أن تشاركه الرقص، فاعتذرت بلطف قائلة: "التقاليد عندنا أن الفتاة لا ترقص في حفلات" ^(٥١٦)

توقفت لطفية النادي عند الإجازة الخصوصية، ولم تحصل على الإجازة التجارية، وظلت تمارس الطيران فترة، ثم عملت سكرتيرة خاصة عند النبيل عباس حليم. ^(٥١٧) ولكن لا أحد ينكر دورها في فتح باب الطيران لبنات جنسها، فلحقت بها زهرة رجب ونفيسة الغمراوي ولندا مسعود وبلانش فتوش وعزيرة محرم وعائشة عبد المقصود. ولم يقف السن حائلاً، فالسيدة نفيسة الغمراوي كانت مفتشة تربية رياضية بوزارة المعارف، وجمعت هواية الطيران بينها وبين لندا التلميذة بالصف الثالث الثانوي. ^(٥١٨) وحصلت الأسماء المذكورة سلفاً على إجازة طيران خصوصي، فيما عدا بلانش فتوش التي حصلت على رخصة طيران تجاري، ثم عملت ضابطة حركة بمصر للطيران، ثم أكملت كل من لندا مسعود وعزيرة محرم دراستهما في مجال الطيران. ^(٥١٩)

^(٥١٥) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢ب، ملف ١٨٢-٥/٢٠٢، تقرير مجلس الإدارة إلى الجمعية العمومية عن عام ١٩٣٧

^(٥١٦) البلاغ، ٢٦ فبراير ١٩٣٧، ص ١١

^(٥١٧) الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٣

^(٥١٨) دنيا الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٩٥، ص ٤٢

^(٥١٩) سيأتي تفصيل لهما في النقطة الخاصة بدور المرأة في تدريس فن الطيران

وأفرزت مدرسة الإسكندرية أول دفعة لها بعد الحرب العالمية الثانية، خمسة طلاب بينهم
قدرية طليمات، وقد سافر مدير المعهد^(٥٢٠) إلى الإسكندرية للاحتفال بتخريج أول دفعة من هذه
المدرسة بعد الحرب.^(٥٢١) ومن الدلائل على زيادة العنصر النسائي بين طلبة معهد مصر للطيران
أن المعهد درس لأول مرة تنظيم رحلة نسائية، تقوم بها الطيارات المصريات إلى دمشق وحلب،
برئاسة جمال قطبي مدير المعهد.^(٥٢٢)

ودخلت المرأة مجال الطيران الشراعي، فحصلت الآنسة ليلي طه على شهادة الطيران الشراعي
حرف [أ] وهي أول مصرية تحصل على شهادة طيران شراعي، وواصلت دراستها للحصول على
شهادات أعلى، ولحقت بها عشر فتيات قiden أسماءهن بمعهد الطيران الشراعي وبدأن المran.^(٥٢٣)
وجاء دخول المرأة ميدان الطيران الشراعي متأخراً مقارنة بالطيران الآلي.

* دور المرأة في تدريس فن الطيران

لم يقتصر الزحف الناعم في مجال الطيران على تعلمه، وإنما استهوت عملية تدريسه
بعضهن، فواصلن الدراسة حتى حصلن على إجازة معلم طيران، وعملن في معهد مصر للطيران،
فكان لهن دور فعّال في هذا الفن. كانت أول الحاصلات على شهادة معلم طيران الآنسة لندا
مسعود، التي هوت الطيران بعد نزهة جوية في مطار ألماتة، وهي في المرحلة الثانوية، فقررت أن
تلتحق بمدرسة مصر للطيران، وحصلت في نوفمبر ١٩٣٩ على شهادة طيران خاصة، وكان
عمرها آنذاك سبعة عشر عاماً، وسمحت لها مديرة مدرستها بيومين أسبوعياً تذهب خلالهما إلى
مدرسة الطيران.^(٥٢٤)

(٥٢٠) في عام ١٩٤١ رأت إدارة مصر للطيران مدرسة الطيران ومدرسة هندسة الطيران في مؤسسة جديدة أطلقت عليها

معهد مصر للطيران والهندسة ليقوم بإعداد العنصر الفني المصري، الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٤

(٥٢١) المصدر نفسه، يناير ١٩٤٦، ص ٧

(٥٢٢) المصدر نفسه، مارس ١٩٤٧، ص ٨

(٥٢٣) أخبار الطيران، عدد ٤٠، إبريل ١٩٥٢، ص ٣

(٥٢٤) مجلة مدرسة مصر للطيران، إبريل ١٩٤١، ص ٩، ودنيا الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٩٥، ص ٤٢

لم تكتف لندا مسعود بالشهادة الخاصة، فقررت أن تواصل دراستها للحصول على الشهادة التجارية حرف [ب] وبالفعل حصلت عليها في عام ١٩٤٢، فكانت أصغر مصرية تحصل على هاتين الشهادتين، ثم قادها طموحها للحصول على شهادة مُعلم طيران. وفي مايو ١٩٤٤ حصلت لندا على إجازة تدريس الطيران. وعُينت فور تخرجها بمعهد مصر للطيران، الذي تخرجت فيه، بمرتب قدره سبعة وعشرين جنيهاً.^(٥٢٥)

بدأت لندا العمل في ميدان جديد على الفتاة المصرية، وإلى جانب عملها واصلت دراستها في ميكانيكا الطيران، تمهيداً للحصول على شهادة ملاح جوي. وكانت لندا معنية بقضية المرأة المصرية، فقالت: "ليست مهمتي التدريس فقط فأنا أدعو زميلاتي المصريات لارتياح الجو وتعلم الطيران، حتى لا يتقدم العالم ونحن مازلنا متأخرين، وإنني على أتم استعداد لتعليم أخواتي المصريات، فتعليمهن أيسر من تعليم الشبان".^(٥٢٦) وترك نجاح لندا أثراً كبيراً في الحركة النسائية، فدعت السيدة فاطمة نعمت راشد، رئيس الحزب النسائي الوطني إلى حفلة أقامتها بمنزلها تكريماً للندا مسعود، حضر الحفل لفيف من عليّة القوم من السيدات والسادة.^(٥٢٧)

وعندما احتقلت مصر في مارس ١٩٤٧ بجلاء القوات البريطانية عن المواقع التي خضعت لها إبان الحرب العالمية الثانية، ومنها مطارات أبي قير وغرب القاهرة وهليوبوليس الحربي والدخيلة. نظم نادي الطيران الملكي مهرجاناً بالطائرات شاركت فيه لندا مسعود، وفازت بالجائزة الثانية في مسابقة الألعاب البهلوانية، بعد الكابتن عبد الرحمن الصيرفي، المعلم الأول بمعهد مصر للطيران، كما فازت لندا بكأس حرم جمال قطبي مدير المدرسة.^(٥٢٨)

وكانت **عزيزة محرم** المصرية الثانية التي حصلت على إجازة تدريس الطيران. درست عزيزة الطيران على يد كابتن على ذهني وكابتن لندا مسعود حتى حصلت على الرخصة التجارية، وقررت

(^{٥٢٥}) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٣/ ١٢٠٢ ج١، كشف أسماء موظفي معهد مصر

للطيران ومرتباتهم، ٢٤ يناير ١٩٤٨

(^{٥٢٦}) المصور، عدد ١٠٢٣، ١٩ مايو ١٩٤٤

(^{٥٢٧}) الطيران، يوليو ١٩٤٤، ص ٧

(^{٥٢٨}) المصدر نفسه، مارس ١٩٤٧، ص ٣

أن تعمل على خطوط شركة مصر للطيران، ووافقت الشركة فعينتها طياراً مساعداً. كانت أولى رحلات عزيزة من القاهرة إلى الإسكندرية، ولكن عندما شاهدها الركاب تصعد وتجلس في مقعد مساعد الطيار أصابهم الهلع وساد جو من الاضطراب داخل الطائرة، إنهم مذعورون من ركوب الطائرة فما بالكم حين تقودها فتاة!! وتصادف ركوب محمد رشدي رئيس مجلس إدارة الشركة على الرحلة ذاتها، فاتخذ قراراً بعدم تشغيلها على الخطوط، وعينتها الشركة طيارة أمان بمعهد مصر للطيران.^(٥٢٩)

والواقعة رغم ما لها من طرافة، فإنها تعكس ميراً من التقاليد الاجتماعية، التي حالت دون عمل تلك الفتاة على خطوط الركاب، فإذا كانت الفتاة قد أقنعت أهلها وتفوقت على نفسها، فأنتى لها أن تقنع المجتمع!! على أي حال كان لهذه الواقعة أثرها في تغيير مسار عزيزة محرم.

واصلت عزيزة محرم دراستها من داخل المعهد حتى حصلت على إجازة معلم طيران، وعُينت بمعهد مصر للطيران في مارس ١٩٤٨، بمرتب قدره ستة وثلاثون جنيهاً.^(٥٣٠) وشاركت عزيزة محرم مع لندا مسعود في مهرجان نادي الطيران بمناسبة جلاء القوات البريطانية عن مطارات مصر عقب الحرب العالمية الثانية، وفازت عزيزة بكأس السرعة، الذي قدمته حرم قائد الجناح إبراهيم جزايرين.^(٥٣١) والملاحظ في هذا المهرجان أن الجوائز المخصصة للسيدات قدمتها سيدات أيضاً، بما يدل على رغبة المرأة في تشجيع بنات جنسها.

وإذا كانت لندا مسعود قد تزوجت وفضلت رعاية أسرته بعد فترة من العمل، فإن عزيزة محرم قد تزوجت من معلمها على ذهني واستمرت في التدريس بالمعهد. وكانت عزيزة محرم تتحدث خمس لغات، الأمر الذي سهل لها مهمة التدريس لطلاب المعهد من مختلف الجنسيات. وتمتعت

^(٥٢٩) دنيا الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٩٥، ص ٤٣

^(٥٣٠) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٢٠٢/٣ ج١ كشف بأسماء موظفي شركة مصر

للطيران ومرتباتهم

^(٥٣١) الطيران، مارس ١٩٤٧، ص ٣

عزيزة بصفات شخصية وتربوية أساسية، منها الرشاقة وسرعة الحركة والصبر، وحسن معاملة الطلاب كما لو كانوا زملاء لها، والمرح والابتسامة، حتى في أشد المواقف حرجاً..^(٥٣٢)

ساهمت لندا مسعود وعزيزة محرم في تأهيل أجيال عديدة من الطيارين، وكان من المتوقع أن يثمر هذا الجهد فتلتحق فتيات كثيرات بالطيران، لكن على غير المتوقع تماماً أحجمت فتيات مصر عن الطيران بصفة نهائية، فلم تدخل مجال الطيران أي فتاة مصرية منذ عام ١٩٤٥، فأول فتاة دخلت المعهد بعد عزيزة محرم كانت دينا الصاوي في منتصف الثمانينيات من القرن العشرين.^(٥٣٣) ولا نعرف لهذه الظاهرة سبباً منطقياً واحداً، ولا يمكن أن نعلقه على حركة ٢٣ يوليو ١٩٥٢، فالانقطاع جاء قبلها بسبع سنوات. وقد تتلخص الأسباب القريبة إلى الواقع فيما يلي:

أولاً: يتضح من قراءة المجلات النسائية في أعقاب الحرب العالمية الثانية انصراف الأضواء عن العاملات في مجال الطيران، بعد أن كان الاهتمام كبيراً بالرائدات الأوائل، وكأن الأمر أصبح مألوفاً، ومن ثم لم يعد هناك دافع اجتماعي قوي لتشجيع الفتاة.

ثانياً: كان لحادثة الاعتراض على قيادة عزيزة محرم لطائرة ركاب، ومنعها من العمل في هذا المجال اثر لا يمكن إنكاره في انقطاع المرأة.

ثالثاً: أن المرأة المصرية أثبتت جدارتها في هذا المجال الجديد، لتعلن على الملأ أنها لم تحجب عنه لقصور في قدراتها، ثم اتجهت إلى مجال أكثر ملائمة لأنوثتها هو خدمة الركاب.

* أجنبيات وعربيات في مدارس الطيران المصرية

أقبلت فتيات الجاليات الأجنبية وعقيات رجال السلك الدبلوماسي في مصر على تعلم الطيران، وكان إقبالهن يفوق المصريات، فقراءة النشرات الدورية لمدارس مصر للطيران يوضح أن نسبة الأجنبيات إلى المصريات كانت ٣-١، والغالبية في المرحلة الأولى كن من هواة الطيران، فوقفن عند حد الشهادة الخاصة.^(٥٣٤) وقد زاد إقبال الأجنبيات على تعلم فن الطيران وهندسته

^(٥٣٢) عصر الطيران، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ١٨

^(٥٣٣) دنيا الطيران، عدد ١٢، أغسطس ١٩٩٥، ص ٤٣

^(٥٣٤) البلاغ، ٧ ديسمبر ١٩٣٤، ص ٨

بمعهد مصر إبان الحرب العالمية الثانية، وأكثرهن من المجندات في الجيش البريطاني من الإنجليزيات والنيوزيلنديات وفتيات جنوب أفريقيا، ليعملن في المهام الخفيفة ويتفرغ الطيارون المحترفون لأعمال القتال.^(٥٣٥)

واستخدم سلاح الطيران الملكي البريطاني، في الشرق الأوسط إبان الحرب العالمية الثانية، عدداً كبيراً من الفتيات في القيام بأعمال فنية في الطائرات من إصلاح وصيانة وفك وتركيب، ولا سيما في الأجهزة الدقيقة، بما يوفر الرجال للمهام القتالية، ومن بين تلك الفتيات عدد غير قليل من المصريات، اللاتي أثبتن كفاءة نادرة فيما عُهد إليهن من مهام، خصوصاً في الأعمال الهندسية التي تتطلب دقة ومرونة.^(٥٣٦)

وإذا كان معهد مصر للطيران قد أضحى قبلة شباب العرب من راغبي تعلم الطيران، فإنه لم يشهد إقبالاً مماثلاً من الفتيات، اللهم إلا من اثنتين، إحداهما زينب القوتلي ابنة شقيق رئيس الجمهورية السوري (شكري القوتلي) وكانت زينب قد أرسلت إلى مدرسة مصر للطيران خطاباً تطلب فيه قبولها، وأرفعت به شيكاً بمبلغ كبير من المال على سبيل المصروفات. وقد حصلت في عام ١٩٤٨ في مدة قصيرة على إجازة الطيران حرف [أ]. وثانيهما الآنسة نريمان خورشيد الفلسطينية، التي تعلمت الطيران بدافع إفادة الوطن لا بدافع الهواية. وبالفعل شاركت في صفوف الجيوش العربية ضد الصهيونية.^(٥٣٧)

* الضيافة وخدمة الركاب ومهام أخرى

إذا كان البعض يعتقد أن قيادة الطائرة عمل لا يناسب طبيعة المرأة، فلا جدال أن خدمة الركاب [الضيافة] عمل يتناسب مع أنوثة المرأة وطبيعتها، وهذا العمل صناعة أمريكية^(٥٣٨) وليس

^(٥٣٥) الطيران، نوفمبر ١٩٤٥، ص ١٠، ١١

^(٥٣٦) المصور، عدد ١٠١١، ٢٥ فبراير ١٩٤٤

^(٥٣٧) الطيران، عدد يوليو وأغسطس ١٩٤٨، ص ١٣

^(٥٣٨) مرت مس جلاديس رئيس مضيفات الخطوط الجوية الأمريكية بمصر، وقالت عن نظام المضيفات أنه انتشر في

أمريكا منذ فترة طويلة، إذ تشترط إدارة الطيران هناك أن يكون كل طائرة مسئول عن خدمة الركاب، وقد تبين أن

الفتيات أفضل من الرجال في هذا العمل. الطيران، إبريل ١٩٤٦، ص ١٨

هناك من هو أقدر من الفتيات على خدمة الركاب، لما لها من قدرة على السهر وتحمل التعب وضغط العمل في صبر، لا يُخفي ابتسامتها ورقتها. والمرأة صاحبة همة ونشاط بما يُمكنها من إنجاز أعمالها في سرعة ودقة.^(٥٣٩)

تأخر دخول الفتاة المصرية ميدان الضيافة في الطيران حتى انتهت مرحلة الاستيلاء.^(٥٤٠) وكانت **خديجة سري** أول فتاة مصرية حاولت إقناع أهلها بالعمل في هذا المجال، غير أنها قوبلت بالرفض التام، حتى فوجئ أهلها أنها تدخل عليهم بزي المضيفات، فسلموا لها على مضض. وأدركت شركات الطيران المصرية^(٥٤١) أهمية الفتاة المصرية في هذا الميدان، ففتحو أبواب شركاتهم لها، بشروط منها إجادة ثلاث لغات، والإلمام بالإسعافات الأولية، وأن تكون مقبولة الشكل، وحذا لو كانت جميلة رشيقة ومتفقة. وأخذت الفتاة المصرية تتسلل ببطء إلى أن ملأت الفراغ، وأصبح لمصر عام ١٩٥٦ أكثر من ثلاثين سفيرة جوية.^(٥٤٢)

بدأ التعيين في قسم الخدمة الأرضية مع بداية عام ١٩٤٨، وبلغ الطاقم بعد خمسة أعوام في مصر للطيران على سبيل المثال سبعة موظفين، عبارة عن رئيسة وثلاثة شباب وثلاث آنسات بمرتب يتراوح بين ١٢ و١٣ جنيهاً. أما طاقم الضيافة الجوية فبدأت تعييناته عام ١٩٤٩، ووصل

^(٥٣٩) المصدر نفسه، ديسمبر ١٩٤٧، ص ١٩

^(٥٤٠) نظراً لظروف الحرب العالمية الثانية تولت وزارة الدفاع الوطني الإشراف على شركة مصر للطيران وأدارتها، وفقاً للبند ١٢ من الترخيص الحكومي للشركة وقانون الأحكام العرفية لعام ١٩٣٣، واستمرت هذه المرحلة خلال الفترة [١٩٣٩-١٩٤٧] وتم خلالها استكمال تمصير الشركة في العمالة ورأس المال. وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٠٢، ملف ١٨٢-٢٠٢/ج٢، مذكرة المستشار الملكي بشأن الترخيص الممنوح لشركة مصر للطيران، ١٧ مارس ١٩٤٠ ومذكرة حسن صادق وزير الدفاع الوطني إلى مجلس الوزراء، ١٣ سبتمبر ١٩٤١، بشأن الاستيلاء على مصر للطيران، وملف ١٨٢-٢٠٢/ج٢، صورة محضر الجمعية العمومية غير العادية لشركة مصر للطيران، ١٠ يناير ١٩٤٦

^(٥٤١) إضافة إلى مصر للطيران تأسست في عام ١٩٤٨ شركة الخطوط المصرية للطيران الدولي [سعيدة] للقيام برحلات طويلة بين مصر ودول العالم، بالاشتراك مع شركة فيات الإيطالية. ثم أنشئت في عام ١٩٥٠ الشركة المصرية الهندسية للطيران بشراكة بريطانية في رأس المال والخبرة. وتم تصفية الشركتين الأخيرتين عامي ١٩٥٢ و١٩٥٣ لأسباب مالية وسياسية. لمزيد من التفاصيل: وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٤٦٢، ملف ١٨٢-٢٠٢/العقد الابتدائي للشركتين، وأخبار الطيران، عدد ٢، فبراير ١٩٤٩، ص ٦، ودنيا الطيران، عدد ١٤، يناير ١٩٩٦، ص ٥٤

^(٥٤٢) عصر الطيران، عدد ٧، مارس ١٩٥٧، ص ١٣

في مصر للطيران إلى عشر مضيفات ورئيسة، منهن خمس مسيحيات، وتراوحت مرتباتهن بين ٢٠١٨ و٢٠٤٣ جنيهاً.^(٥٤٣) ويرجع زيادة عدد المسيحيات مقارنة بنسبتهم في نسيج المجتمع إلى أن مظهر المضيفة يناسب المسيحيات أكثر من المسلمات، وكذلك الثقافة والتعليم الأجنبي وإتقان اللغات.

وتخضع عملية اختيار المضيفة الجوية لعدة قواعد، منها أن تجتاز كشف الهيئة واللياقة الشخصية، ثم اللياقة البدنية، ثم المستوى الثقافي وأدناه التوجيهية أو ما يعادلها، وأن تتقن الإنجليزية والفرنسية فضلاً عن العربية. فإذا اجتازت العقبات الثلاث قُبِلت مبدئياً وتأهلت لبرنامج دراسي تدريبي مكثف لمدة شهر،^(٥٤٤) على يد متخصصين في الجغرافيا والملاحة الجوية وعلم النفس ومبادئ التمريض والعلاقات الإنسانية، فضلاً عن اللغات. ويعقد في نهاية المدة اختبار، فإذا رسبت الطالبة في إحدى المواد فلها فرصة أخرى، ثم يبدأ البرنامج العملي، حيث يحجز للطالبة مقعد مسافر على الطائرة، لتكون تحت ملاحظة رئيسة المضيفات، فإذا أثبتت كفاءة بدأت مرحلة العمل.^(٥٤٥)

وقد واجه الفتيات عديد من المشكلات منها خوف الأهالي على فتياتهن، ولا سيما مع بُعد المطار عن المدينة والعمل الليلي، إضافة إلى خشية الفتاة من مضايقات الركاب، وعلى ذلك فإن طبيعة العمل تطلبت فتاة ذات مواصفات خاصة، أو بمعنى آخر فتاة غير تقليدية، فنقول إحداهن: "أنا أعمل في فترة مسائية، أنزل من منزلي في الثامنة مساءً لأكون في المطار في العاشرة، وأعمل حتى السادسة صباحاً.. وقت غريب أليس كذلك؟! ... أنا أحب المرح بشكل غريب .. أريد أن

(٥٤٣) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٢٠٢/٣، بيان بأسماء موظفي مصر للطيران وتاريخ تعيينهم.

(٥٤٤) استمر العمل بهذا النظام حتى ١٠ فبراير ١٩٦٢ عندما أنشأت شركة الطيران العربية المتحدة [مصر للطيران] مدرسة

للمضيفات والمضيفين، عصر الطيران، عدد ٧١ و٧٢، مايو ويونيو ١٩٦٢

(٥٤٥) المصدر نفسه، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ٣١

أضحك وأضحك من حولي ... لا أحب الهموم ولا الأحزان".^(٥٤٦) والمشكلة التي تواجه الشركات هي سرعة زواج المضيفات، وعندئذ ينتهي عقد العمل.^(٥٤٧)

والى جانب عمل المرأة مضيضة جوية وأرضية عملت الفتاة ضابطة حركة، وهي مهمة كانت مقصورة على الرجال حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، لكن المصرية الطموح أبت إلا أن تنافس الرجل في هذا المضمار أيضاً، ووصل عدد ضابطات الحركة في عام ١٩٤٩ تسع أنسات بمؤهلات ليسانس آداب أو لغات أجنبية، بمرتبات تراوحت بين ١٣ و ٢٠ جنيهًا.^(٥٤٨) هذا بالإضافة إلى زيادة العنصر النسائي في الوظائف العامة للشركة من سكرتارية وإدارة شؤون العاملين والإدارة المالية والحركة والعمليات الأرضية، وهي أعداد تتناسب مع أعداد العاملات في المجتمع في باقي القطاعات.^(٥٤٩)

وهكذا نجحت المرأة المصرية في دخول عالم الطيران هاوية ومحترفة، فحصلت على الشهادة الخاصة والتجارية وإجازة التدريس وهندسة الطيران. وإذا كانت التقاليد الاجتماعية الموروثة قد حالت بينها وبين احتراف قيادة طائرة الركاب، فإنها تفوقت على نفسها وحصلت على أعلى شهادات الطيران، فشاركت في صنع نسور مصر من خلال تدريس فنون الطيران. ومن مصروفات تعليم الطيران يتضح أن المقبلات على هذا الفن كن ينتمين إلى شريحة اجتماعية صغيرة، تتمثل في علية القوم.

وتعطي ظاهرة انقطاع المرأة المصرية عن تعلم الطيران بشكل مفاجئ انطباعاً قوياً بأن النهضة النسائية التي شهدتها الطيران في بدايته كانت من قبيل إثبات الذات والتشبه بفتيات الغرب، وكأنها أرادت أن تقول إنني قادرة على التفوق في كل المجالات، بما فيها قيادة الطائرات، وأن

^(٥٤٦) المصدر نفسه، عدد ٤٧، مايو ١٩٦٠، ص ٤١

^(٥٤٧) المصدر نفسه، عدد ٣، نوفمبر ١٩٥٥، ص ٣١

^(٥٤٨) وثائق مصلحة الشركات، محفظة ٢٢٤، ملف ١٨٢-٣/٢٠٢ج١، عبد الحميد مقبل سكرتير عام مصر للطيران إلى

مراقب عام الشركات بوزارة التجارة والصناعة، بيانات عن حالة الشركة في نوفمبر ١٩٤٨، بتاريخ ١٩ إبريل ١٩٤٩

^(٥٤٩) المصدر نفسه، محفظة ٢٠٢ب، ملف ١٨٢-٣/٢٠٢ج٣ من نائب مدير عام شركة مصر للطيران إلى مدير عام

مصلحة الشركات، ١١ أغسطس ١٩٥٧

احتجابها عنه لرغبة ذاتية لا لقصور في قدراتها. ثم التحقت الفتاة المصرية بُعيد هذا الانقطاع بالضيافة وخدمة الركاب، وهو عمل يناسب أنوثتها وقدراتها، فتفوقت فيه وأبدعت.

الحصاد

هكذا يتضح لنا أن مصر تأخرت في دخول عالم الطيران [المدني والحربي] عن الدول الأوروبية لأسباب تتعلق بالظروف السياسية والاقتصادية والعلمية، ولكنها جاءت في مقدمة دول المشرق العربي، ويرجع الفضل إلى بنك مصر ومؤسسه (طلعت حرب) في تأسيس شركة مصر للطيران والدخول بمصر عالم الطيران، بعد أن أصبح وسيلة الانتقال الأولى في العالم كله، وما كان لمصر أن تتأخر في دخول ميدانه أكثر من ذلك. ووقع على الشركة عبء تمهيد التربة التي ستعمل من خلالها، بنشر ثقافة الطيران وتعليم فنونه وهندسته بين المصريين، وتحملت راضية آلاف الجنيهات سنوياً في سبيل هذه الرسالة، فتعليم الطيران عمل لا يدر ربحاً.

وساهمت مصر للطيران في التحول الاجتماعي، بتكوين جيل من الفنيين والإداريين في مجال كان قاصراً على الأجانب، تمكن هذا الجيل من الانفراد بمسؤولية الطيران ومهامه في السنوات الأولى من الحرب العالمية الثانية، عندما سحبت بريطانيا خبراءها، الأمر الذي أسرع بتمصير الشركة في عمالتها ورأسمالها. ولحقت بمصر للطيران في نهاية الأربعينيات شركتان دخلتا معها مرحلة المنافسة، ولكنهما لم يصمدان في الميدان بسبب التغيرات السياسية التي طرأت على مصر في أوائل الخمسينيات.

وقد مر الطيران المدني في مصر بعدة مراحل لكل منها سمات خاصة، تمثلت هذه المراحل في عمر شركة مصر للطيران، وقراءة أرقام نشاط الشركة والأرباح والخسائر ومقارنتها، تُظهر لنا بصورة جلية أن الشركة حققت نجاحاً كبيراً خلال مرحلة المنافسة [١٩٤٨ - ١٩٥٢] بينما زادت الخسائر إبان مرحلة الاستيلاء [١٩٣٩ - ١٩٤٧] في ظل الوصاية الحكومية، بما يؤكد أن العمل الحر والمنافسة هي أفضل الأجواء لشركات الطيران، فالوصاية الحكومية وقيود

القطاع العام لا تسمح لشركات الطيران بالانطلاق والمنافسة في صناعة النقل. والعمل الحر لا يدعو للانزعاج حيث تبقى للحكومة امتيازات خاصة في شركات الطيران.

وسجلت الدراسة نجاح المرأة المصرية في دخول عالم الطيران هاوية ومحترفة، وإن اقتصر احترافها على تدريس الطيران بالمعهد والعمل ضابطة حركة. وما لبثت المرأة أن أحجمت عن هذا الميدان تماماً في أعقاب الحرب العالمية الثانية، واتجهت إلى ميدان جديد متعلق بالطيران، يناسب أنوثتها بصورة أكبر، ألا وهو ميدان الضيافة وخدمة الركاب. وهذه الظاهرة تعطي انطباعاً قوياً بأن النهضة النسائية التي شهدتها الطيران في بدايته كانت من قبيل إثبات الذات، وكأن بنت النيل أرادت أن تقول إنها قادرة على كل شيء، وأن احتجاجها عن أي مجال لا يعد قصوراً في قدراتها.

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق

وهي غير منشورة محفوظة بدار الوثائق القومية، كورنيش النيل بالقاهرة

١ - وثائق مصلحة الشركات، شركات الطيران

محافظ تحت أرقام ٢٠٢ أ، و ٢٠٢ ب، و ٢٢٤

٢ - وثائق وزارة الخارجية، الأرشيف السري الجديد

محفظه ٥٢١ ملف ١ / ١ / ١٢ ومحفظه ١١٤٩ ملف ١٥ / ٧ / ٦٦

ومحفظة ١١٦٨ ملف ٢٢ / ٧ ومحفظة ١١٦٩ ملف ٢٠ / ٤٨ وملف ٢٠ / ٢٠ / ٤٨
٤٨

ومحفظة ١١٧٨ ملف ٢ / ١١ / ٥ ومحفظة ١٤٤١ ملف ٤ / ٨٢ / ٢١

٣- وثائق وزارة الحربية، مكتب المشير

محفظة ٢٤ مجموعة ٢٥ / ١٠ - د وزارة الدفاع الوطني

٤- مضابط جلسات مجلس الوزراء [١٩٣٢ - ١٩٥٢]

٥- وثائق إنشاء وتطوير القوات الجوية المصرية [١٩٢٢ - ١٩٤٩] المجموعة الأولى

(وهي مجموعة وثائق بريطانية جمعها من وزارة الطيران لواء طيار جبر على جبر - رئيس كرسي سابق بأكاديمية ناصر العسكرية، أهداها لدار الوثائق القومية في ثلاث مجموعات، وما زالت تحت الفهرسة)

ثانياً: الدوريات

أ- مجلات متخصصة [مرتبة حسب الهجاء]

- أخبار الطيران [شهرية - أصدرتها شركة أخبار الطيران في الفترة من ١٩٤٩ - ١٩٥٥]
- الطيران [شهرية - أصدرتها شركة مصر للطيران في الفترة من ١٩٤٣ - ١٩٤٨]
- الوعي الجوي [شهرية - يصدرها معهد ثقافة الطيران منذ يوليو ١٩٧٢]
- دنيا الطيران [تصدر كل شهرين - عن هيئة ميناء القاهرة الجوي، منذ عام ١٩٩٥]
- عصر الطيران [شهرية، تصدرتها مصر للطيران، منذ سبتمبر ١٩٥٥]
- مدرسة مصر للطيران [مجلة شهرية، أصدرتها المدرسة المذكورة طوال عام ١٩٤١]
- معهد مصر للطيران [مجلة شهرية، أصدرها المعهد المذكور، عامي ١٩٤٢ و ١٩٤٣]

ب- صحف ومجلات عامة (استُخدمت على مدار فترة الدراسة)

- الأهرام
- الطالب [شهرية]
- البلاغ
- العروسة [أسبوعية]
- الجمهورية
- المرأة المصرية [أسبوعية]
- الجهاد
- المصور [أسبوعية]
- السياسة
- الوقائع المصرية
- المصري
- المقطم
- المؤيد
- مصر

ثالثاً: المراجع

- إدارة الشركات ببنك مصر، بنك مصر وشركاته (مطبعة مصر ١٩٥٩)
- إريك دافيز، مأزق البرجوازية الوطنية الصناعية في العالم الثالث، تجربة بنك مصر ١٩٢٠-١٩٤١، ت: سامي الرزاز (بيروت: مؤسسة الأبحاث العربية، ١٩٨٥)
- أرنست واصف، كيف نشأ الطيران في مصر ، عصر الطيران، العدد الأول، سبتمبر ١٩٥٥
- المركز القومي للبحوث التربوية، المرأة والتعليم في جمهورية مصر العربية (القاهرة: دار العالم العربي للطباعة ١٩٨٠)
- جبر على جبر، القوة الجوية بين السياسة المصرية والإسرائيلية ١٩٢٢-١٩٥٢، ج١ (المكتبة الأكاديمية ١٩٩٣)
- جرجس سلامة، أثر الاحتلال البريطاني في التعليم القومي في مصر ١٨٨٢-١٩٢٢، (القاهرة: الأنجلو المصرية ١٩٩٦)

- حسن صبحي، التاريخ الأوربي الحديث، ج ١ (الإسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة ١٩٨٣)
- عبد السلام عبد الحليم عامر، الرأسمالية الصناعية في مصر من التمهيد إلى التأميم ١٩٥٧-١٩٦١، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٣)
- فتحي رضوان، طلعت حرب، بحث في العظمة (القاهرة: دار الكتاب العربي ١٩٧٠)
- فهمي عبد الحميد، مهام الطيران التجاري في مصر، الطيران، أغسطس ١٩٤٥
- كمال نجيب، قصة الطيران في مصر، عصر الطيران، عدد ٢١، مايو ١٩٥٧
- لطيفة محمد سالم، المرأة المصرية والتغيير الاجتماعي ١٩١٩-١٩٤٥ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٤)
- محمد رشدي، الطيران في مصر بين الماضي والمستقبل، الطيران، مايو ١٩٤٥
- محمد كمال يحيى، الجذور التاريخية لتحرير المرأة المصرية في العصر الحديث (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣)
- يونان لبيب رزق، تاريخ الوزارات المصرية ١٨٧٨-١٩٥٣، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩)
- Latifa Salem, The changing position of the Egyptian Woman 1919-1945, **Egyptian Historical Review**, Vol. XXXIV, 1987

