

جمعية الطيران السعودية في عهد الملك عبد العزيز (عام 1349 - 1365هـ / 1931 - 1946م) (دراسة تاريخية)

قسم التاريخ - كلية الآداب والعلوم الإنسانية
عمادة الدراسات العليا جامعة الملك خالد
المملكة العربية السعودية

أ. نجود عبد العزيز سعيد آل ضبعان

أستاذ التاريخ السياسي الحديث والمعاصر
جامعة الملك خالد - المملكة العربية السعودية

أ.د. سعيد مشيب القحطاني

المستخلص:

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على جمعية الطيران في عهد الملك عبد العزيز، بوصفها إحدى المبادرات الوطنية التي جسدت الطموح المبكر للجمعية وتوجهها الإستراتيجي نحو إدخال الطيران كوسيلة فعالة في مجالات الدفاع والنقل والاتصال. مع التركيز على تتبع نشأة الجمعية وظروف ظهورها، والأهداف التي قادت إلى تأسيسها، في ظل التحديات الاقتصادية والسياسية آنذاك، مع التأكيد على مكانة الطيران كأداة حديثة لخدمة الجيش والدفاع الوطني، مع توضيح الآثار المترتبة على تنمية مشروع الطيران. وتكمن أهمية البحث في كونه يفتح نافذة بحثية جديدة على تاريخ المؤسسات الوطنية السعودية، وتبرز كيف حرص أبناء الشعب على تعزيز مشروع الطيران وجعله جزءاً من منظومة بناء الدولة وتعزيز سيادتها وربط أطرافها المتنامية. ومما يزيد من أهمية البحث أيضاً أنه يسد فجوة في السرد التاريخي لجمعية الطيران السعودية في عهد الملك عبد العزيز، حيث لم تحظ بما تستحقه من اهتمام بحثي، على الرغم من أنها كانت خطوة رائدة في وقت مبكر من مسيرة الدولة. حيث اتسمت بشح وندرة في مصادرها التاريخية. وقد ورد ذكرها في مصادر محدودة، في مقدمتها صحيفة أم القرى كمصدر أرشيفي رئيس، وبعض المصادر والمراجع من الكتب التاريخية التي تم الاعتماد عليها في كتابة السرد التاريخي لهذا البحث، وقد اعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي، مع توظيف للسرد التاريخي في عرض التطورات، وقد تتبع البحث بالتفصيل المعلومات المتاحة عنها بالدراسة والتعليق عليها في المتن والهوامش. ويزيد البحث أهمية - فضلاً عما سبق - كونه يدرس موضوعاً لم يسبق له أن يحظى بدراسة مستقلة من قبل. وتوصلت من خلال هذا البحث إلى عدد من النتائج المهمة، أبرزها أن دعم الملك عبدالعزيز لجمعية الطيران لم يكن مجرد دعم رمزي، بل كان مدفوعاً برؤية إستراتيجية تهدف إلى تمكين الدولة من الاستفادة من الطيران في مجالات متعددة. كما أظهرت النتائج أن الجمعية أسهمت في نشر ثقافة الطيران، وتهيئة الكوادر السعودية للتعامل مع هذا المجال في وقت مبكر، رغم محدودية الموارد والإمكانات و لم تكن مجرد نشاط اجتماعي بل مشروع وطني ذو بُعد مستقبلي.

الكلمات المفتاحية: الطيران في عهد الملك عبد العزيز، جمعية الطيران، أهداف جمعية الطيران، الهيئة التأسيسية لجمعية الطيران، الآثار المترتبة على جمعية الطيران

The Saudi Arabia Aviation Society during the reign of King Abdulaziz(1349 – 1365H / 1931- 1946AD) (A Historical Study)

A.Najoud Abdulaziz Al-Daban

Prof. Saeed Mishab Al-Qahtani

Abstract:

This research aims to shed light on the Aviation Society during the reign of King Abdulaziz, as one of the national initiatives that embodied the Society's early ambitions and strategic orientation toward introducing aviation as an effective means of defense, transportation, and communication. It focuses on tracing the origins of the Society, the circumstances of its emergence, and the goals that led to its founding, amidst the economic and political challenges of the time. It emphasizes the status of aviation as a modern tool for serving the army and national defense, while clarifying the implications of the development of the aviation project. The importance of the research lies in its opening a new research window into the history of Saudi national institutions, highlighting how the people were keen to promote the aviation project and make it part of the state-building system, strengthening its sovereignty, and connecting its far-flung parts. What also adds to the importance of the research is that it fills a gap in the historical narrative of the Saudi Aviation Society during the reign of King Abdulaziz, as it has not received the research attention it deserves, despite being a pioneering step early in the state's journey. Its historical sources are scarce and limited. It was mentioned in a limited number of sources, primarily the Umm al-Qura newspaper as a primary archival source, and a number of sources and references from historical books that were relied upon to write the historical narrative of this research. I relied on the descriptive and analytical approach, employing historical narrative to present developments. The research examined the available information in detail, examining and commenting on it in the text and footnotes. The research is even more important—in addition to the above—because it examines a topic that has never received independent study before.

Through this research, I reached several important conclusions, most notably that King Abdulaziz's support for the Aviation Association was not merely symbolic, but rather driven by a strategic vision aimed at enabling the state to benefit from aviation in various fields. The results also showed that the association contributed to spreading the culture of aviation and preparing Saudi cadres to engage in this field at an early stage, despite limited resources and capabilities. It was not merely a social activity, but rather a national project with a future dimension.

Keywords: Aviation during the reign of King Abdulaziz, Aviation Association, objectives of the Aviation Association, founding body of the Aviation Association, implications of the Aviation Association

المقدمة:

في خضم التحديات الاقتصادية والسياسية التي أحاطت بالعالم مطلع القرن العشرين، كانت المملكة العربية السعودية تخطو خطواتها الأولى نحو بناء كيان حديث ومستقل، ورغم قلة الموارد المالية وتراجع الإيرادات التقليدية بسبب تداعيات الكساد الاقتصادي العالمي، الذي ضرب العالم في عام 1348هـ / 1929م، لم تكن المملكة العربية السعودية في منأى من أضراره الاقتصادية التي لحقت بالبلاد، و في ظل هذه الظروف حرص الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل سعود على ترسيخ قواعد دولة قوية ومزدهرة، وانطلاقاً من الحاجة الملحة إلى التطوير والنهوض بالقطاعات الحيوية، برزت فكرة تأسيس جمعية الطيران العربية كمشروع وطني رائد، يستلهم طموحات القيادة ورؤية أبناء الوطن في تحقيق السيادة والنهوض الحضاري. جاءت الجمعية لتكون أداة فعالة لدعم الجيش الوطني، وتعزيز الطيران المدني، وتوسيع آفاق المعرفة بالتقنيات الحديثة، مستندةً إلى تجربة عالمية متطورة وإلى دعم مجتمعي كبير، ويرصد هذا البحث دراسة الخلفية التاريخية لتأسيس الجمعية، والظروف الاقتصادية والاجتماعية التي شكلت دافعاً قوياً لانطلاقها، مستعرضين بذلك واحدة من اللبنة الأساسية التي أسهمت في مسيرة التنمية الوطنية الشاملة. ويتناول هذا البحث بالوصف والتحليل جمعية الطيران السعودية في عهد الملك عبد العزيز وأثرها على المجتمع بدءاً من عام 1349هـ / 1931م، إلى عام 1365هـ / 1946م، وهي دراسة تاريخية تحليلية -ويعُد تأسيس الجمعية خطوة مهمة نحو التقدم في قطاع الطيران، ولا سيما قبل اكتشاف النفط، سواءً كان الطيران الحربي أم الطيران المدني في البلاد، حيث عمل المؤسسون على وضع الأسس التنظيمية والقانونية التي تضمن نجاحها واستدامتها، لتكون منارةً تسهم في نهضة الطيران الوطني، وترسيخ ثقافته، وتطوير إمكانياته، بما يخدم مصلحة البلاد ويسهم في تقدمها. وفي ظل السعي الدؤوب للنهوض بقطاع الطيران في - المملكة العربية السعودية- واستجابةً لحاجة وطنية ملحةً لتطوير هذا المجال، اجتمع مجموعة من المخلصين لوضع حجر الأساس لإنشاء جمعية تسهم في دعم الطيران وترقيته، وقد

انطلقت هذه المبادرة إدراكاً لأهمية الطيران في تعزيز قوة الوطن، سواءً في المجال العسكري عبر دعم الجيش الوطني بالطيارين والمعدات اللازمة، أم في المجال المدني من خلال نشر ثقافة الطيران وتطويره في مختلف أنحاء البلاد. ولاقت هذه الفكرة منذ بدايتها تأييداً وتشجيعاً من مختلف فئات المجتمع، الأمر الذي دفعها إلى المضي قدماً في تحقيق هذا الهدف النبيل، واجتمع المؤسسون في أول جلسة تاريخية مساء يوم الجمعة -15- 6-1349هـ الموافق 6-11-1930م، حيث تقرر رسمياً تأسيس الجمعية، وتم الحصول على الإذن اللازم من قبل الحكومة لإنشائها، وحصلت الجمعية على الرخصة الرسمية من قبل حكومة جلالته الملك، وتم اعتماد نظامها الأساسي في يوم 27-7-1349هـ / 17-12-1930م، مما أتاح لها الانطلاق رسمياً في أداء رسالتها. ومما يزيد من أهمية تأسيس هذه الجمعية كونها تمثل خطوة وطنية كبرى، ولقيت استحساناً من جميع الداعمين للفكرة، وساعد ذلك في العمل الجاد لتحقيق أهدافها ودعمها، وكانت رافداً أساسياً لتقدم الطيران في بلادنا، وعملاً مهماً في تعزيز مكانتها بين الأمم. مع التركيز على تسليط الضوء على الجوانب السياسية والاجتماعية التي صاحبت تأسيس الجمعية، وقراءة السياق العام الذي نشأت فيه، مما جعل من الطيران وسيلة إستراتيجية ذات بعد أمني واقتصادي.

بالإضافة إلى أن الطيران يُعد من القطاعات الحيوية التي تؤثر بشكل مباشر على التنمية الاقتصادية، حيث إنه يربط البلدان، ويعزز التجارة الدولية والسياحة، ويساهم في جذب الاستثمارات، ويوفر فرص عمل على نطاق واسع كما يُعد وسيلة لتطوير البنية التحتية ورفع مستوى المعيشة في كثير من المناطق وقد شهد العالم في القرن العشرين تطوراً هائلاً في هذا المجال، وأصبح عاملاً أساسياً في تقدم الأمم وقوة جيوشها ونهضة اقتصادها ويهدف هذا البحث إلى إبراز دور جمعية الطيران السعودية في تشجيع المجتمع السعودي وبذلهم وفق الإمكانيات المتاحة في تنمية ودعم قطاع الطيران في البلاد، من خلال تأهيل الكوادر الوطنية، وتوفير الإمكانيات اللازمة للنهوض بهذا الكيان الحيوي، وتعزيز دوره في خدمة الوطن، وقد لقيت الفكرة منذ انطلاقتها دعماً واسعاً من مختلف فئات المجتمع، مما مكن المؤسسين من المضي قدماً في تحقيق أهداف الجمعية، وعلى رأسها النهوض بمشروع الطيران، ودعم الجيش الوطني بتوفير الطيارين والمعدات اللازمة، فضلاً عن تعزيز الطيران المدني وإنشاء المرافق والورش الصناعية اللازمة لذلك، وتدريب الطلاب من خلال ابتعاثهم للخارج لتعلم فنون الطيران، والعمل على توفير الطائرات والطيارين. وتكمن أهمية الدراسة في كونها تسد فراغاً في الدراسات التاريخية السعودية، حيث لم تحظ جمعية الطيران في عهد الملك عبدالعزيز بما تستحقه من دراسة أكاديمية، رغم دورها الرائد في دعم الطيران في المملكة، وكونها نموذجاً مبكراً للمؤسسات المجتمعية ذات الطابع الوطني والتنموي.

أولاً: أسباب تأسيس جمعية الطيران العربية:

بعد دخول الحجاز تحت حكم الملك عبدالعزيز عام 1344هـ / 1925م، انطلقت جهوده في تأسيس (قوة الطيران الحجازية والنجدية) إلا أن تأسيسها كان ضئيلاً لاسيما أن الميزانية السعودية اتسمت بقلّة مواردها المالية في بداية تاريخها⁽¹⁾. وعلى الرغم من ذلك إلا أن هذه الظروف

الاقتصادية لم تقف حائلاً أمام طموحات الملك في بناء دولة عصرية تضم المخترعات الحديثة، فقد حرص على تأسيس قوة عسكرية للطيران وصاحب ذلك وجود طائرات كانت تابعة لحكومة الأشراف في الحجاز، ولكن لا يمكن الاعتماد عليها حيث لم يكن الملك على ثقة عالية في صلاحية تلك الطائرات ومقدرتها على التحليق في المدى البعيد لتقادم عهدها، فاستدعى بعثة فنية لفحصها وبعد رفع تقرير مفصل تأكدت صحة عزيمة الملك في عدم الاعتماد عليها، وقرر عدم استخدامها في السلاح الجوي، واقتصر توظيفها على التدريب والطيران القريب المدى⁽²⁾. وقد بدأ الطيران الحربي في المملكة العربية السعودية قبل الطيران المدني، نتيجة لحرص الملك عبدالعزيز وعنايته بالقوة العسكرية منذ انضمام الحجاز إلى حكمه عام 1344هـ / 1925م، بالرغم من ضعف موارد البلاد الاقتصادية وافتقارها⁽³⁾.

لاسيما بعد انخفاض ميزانية المملكة العربية السعودية وتراجعها بشكل كبير خلال فترة الكساد الكبير⁽⁴⁾، وقل دخل وارداتها فنجد أن الحج كان مصدر دخل مهمًا، لكنه لم يكن قابلاً للتنبؤ به مسبقًا، حيث هبط عدد الحج من خارج المملكة من (100) ألف في عام 1349هـ / 1929م إلى أقل من (20) ألف في عام 1353هـ / 1933م، نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية⁽⁵⁾ والاضطرابات الدولية التي سبقت الحرب العالمية الثانية⁽⁶⁾.

كما شهدت تجارة صيد اللؤلؤ في الخليج العربي تراجعًا سريعًا، بعدما كانت تدر عوائد كبيرة، وذلك بسبب انخفاض الطلب على اللؤلؤ، وظهور صناعة اللؤلؤ الزراعي في اليابان، وكانت هناك أيضًا دعائم تقليدية أخرى للاقتصاد النجدي التي بدأت تتراجع تدريجيًا، مثل تجارة الجمال، وذلك بسبب سيطرة النقل الآلي على حركة شحن البضائع عبر شبه الجزيرة العربية. كما بدأ تصدير الخيول العربية الأصيلة من إسطبلات الرياض في التناقص، بعد أن انتشرت هذه الخيول في أوروبا وأمريكا الشمالية⁽⁷⁾. وأمام تفاقم الأزمة الاقتصادية فقد اتخذت حكومة المملكة العديد من الإجراءات الاقتصادية للتخفيف من حدة الأزمة، وبذلت ما في وسعها من الإقلال من النفقات، ورفع الرسوم الجمركية، وفرض رسوم مرتفعة على استيراد البضائع التي تستهلك على نطاق واسع مثل السكر والشاي والوقود والكبريت، فقد صدر أمر ملكي بتخفيض النفقات في مختلف إدارات الدولة، وإنشاء جهاز جديد هو إدارة الخزينة، يديره مدير عام يكون مركزه في جدة، وعين لهذا المنصب عبد الله إبراهيم الفضل، كما أصدر الملك عبد العزيز أمرًا بتخفيض نفقاته الشخصية إلى حد كبير، مما يدل على إيمانه بالمساواة وديمقراطيته في تخصصاته⁽⁸⁾. وللتخفيف من وطأة الأزمة الاقتصادية على المملكة دعا الملك عبد العزيز إلى عقد مؤتمر وطني في مكة المكرمة في شهر محرم عام 1350هـ / يونيو عام 1931، وتبنى المؤتمر العديد من القرارات لعل من أبرزها ضرورة الاستغلال الأمثل للموارد المحلية، وتنظيم الخدمات العامة والاقتصاد في نفقات الدولة، كما أصدر الملك عبد العزيز أوامره إلى المالية - عند وضع ميزانية الدولة - أن تراعى التوازن بين موارد الدولة ومصارفيها، على أن تقسم المصاريف إلى أربعة أقسام، مرتبات الموظفين والديون، والأرصدة الاحتياطية والنفقات الاستثنائية، وأمر بتشكيل لجنة اقتصادية وتكليفها بالتجوال في مناطق المملكة

لتحديد مختلف القطاعات التي يمكن تنميتها⁽⁹⁾ وهكذا فإن هذه الإجراءات في تلك الفترة، والتي اتخذتها حكومة المملكة للتخفيف من أثر الأزمة الاقتصادية على البلاد، ولسد العجز في الميزانية كانت في حدود المعقول دون فرض ضرائب ترهق المواطنين، قد أثمرت. ومن هذا المنطلق ونتيجة لتداعيات اقتصادية جمة؛ جاءت أسباب فكرة تأسيس «جمعية الطيران العربية» وكانت استجابةً لحاجة وطنية ملحة، مدفوعةً بعزيمة صادقة ورؤية طموحة لتحقيق أهداف سامية تخدم الوطن والمجتمع. فمنذ اللحظة الأولى، وضع المؤسسون نصب أعينهم النهوض بقطاع الطيران، وتعزيز دوره في دعم الجيش الوطني من خلال توفير الطائرات والطارئين والمعدات اللازمة، إضافةً إلى إنشاء ورش صناعية تسهم في تطوير هذا المجال، ودعم الطيران المدني في مختلف أنحاء البلاد. ولم يكن لهذه المبادرة أن ترى النور لولا ما حظيت به من تأييد واسع ودعم كبير من مختلف فئات المجتمع، مما مكّن المؤسسين من المضي قدماً في تحقيق أهدافهم⁽¹⁰⁾.

ثانياً: تأسيس جمعية الطيران العربية:

عندما رأى المواطنون عناية الملك عبد العزيز بأمر الطيران ألّف بعضهم (جمعية الطيران العربية)، وقد اقتبست نظامها وبرنامجهما من جمعية الطيران التركية، وكان غرضها تشجيع الأهالي على معاضدة الطيران وتوسيعه⁽¹¹⁾. وقد بدأت أولى خطوات هذا المسعى الطموح بعقد الجلسة التأسيسية مساء الجمعة 15- 6- 1349هـ الموافق 6- 11- 1930م، في مكة المكرمة وتم اتخاذ القرار بتأسيس الجمعية، وتكليف بعض الأعضاء بتقديم طلب رسمي إلى الحكومة للحصول على الإذن اللازم. وبعد جهود حثيثة، تكللت هذه المساعي بالنجاح، إذ صدر الترخيص الرسمي من حكومة جلالة الملك، مع وضع نظام داخلي ينظم أعمال الجمعية ويحدد مساراتها وبفضل الله، تم إعداد النظام الأساسي للجمعية واعتماده رسمياً من قبل الحكومة في 27- 7- 1349هـ / 17- 12- 1930م، مما أتاح الإعلان الرسمي عن تأسيس جمعية الطيران العربية، وفتح الباب أمام أبناء الوطن للانضمام إليها والمساهمة في دعمها⁽¹²⁾. وتم تشكيل الهيئة التأسيسية ومجلس إدارتها وفقاً للمادة (40) من نظام الجمعية، وهي تُعد بمثابة مجلس إدارة مؤقت إلى حين انعقاد الجمعية العمومية الاعتيادية، التي ستتولى انتخاب أعضاء مجلس الإدارة. وتسهيلاً على الأعضاء القادمين من أماكن بعيدة لحضور الجلسات العديدة التي يتوقع عقدها خلال العام الأول، من المصلحة انتداب مجموعة من الأعضاء لتشكيل مكتب دائم للجمعية⁽¹³⁾. وستتولى هذا المكتب متابعة أعمال الجمعية وإدارتها، على أن تبقى الهيئة التأسيسية بمثابة الهيئة العمومية التي تراقب أداء المكتب وتناقش تقاريره المالية والإدارية، فضلاً عن محاسبته على أعماله التي يقوم بها نيابة عن الجمعية⁽¹⁴⁾. وكان أعضاء المكتب ومناصبهم كالآتي: فؤاد حمزة وكيل للجمعية، و صالح شطا مراقب عام، و عبدالله الشيبني أميناً للصندوق، و محمد صالح نصيف سكرتير عام ومحاسب⁽¹⁵⁾. وصدر نظام الجمعية في يوم 27- 8- 1349هـ / 6- 1- 1931م، وحدد مقرها الدائم في مكة المكرمة وتكونت أجهزتها من المؤتمر العام والهيئة العمومية ومجلس الإدارة، واستمرت هذه الجمعية قائمة منذ تأسيسها حتى عام 1365هـ / 1946م⁽¹⁶⁾. حيث انحلت جمعية الطيران العربية و أنشئت إدارة خاصة للطيران ألحقت بوزارة الدفاع وسميت « إدارة طائرات الخطوط السعودية»⁽¹⁷⁾.

أ- أهداف جمعية الطيران العربية:

- هدفت الجمعية إلى نشر الوعي بفوائد الطيران، وتشجيع هذا المجال الحيوي، بما يسهم في تمكين هذه البلاد المقدسة من مواكبة التطورات والحفاظ على مكانتها وكان من أهم أهدافها:
 - تشجيع مشروع الطيران في المملكة العربية السعودية.
 - تأهيل وتدريب أبناء الوطن على الطيران، والمساهمة في تطوير الطيران المدني بجميع الوسائل المشروعة⁽¹⁸⁾.
 - دعم الجيش السعودي مادياً ومعنوياً من خلال تقديم الطائرات والطيارين والمعدات والآلات ودور الصناعة التي تتمكن الجمعية من توفيرها⁽¹⁹⁾.

ب- تشكيل الهيئة التأسيسية لجمعية الطيران العربية:

اجتمعت الهيئة التأسيسية لجمعية الطيران العربية يوم الجمعة، 26-10-1350هـ/ الموافق 3-3-1932م، بحضور الأعضاء، الذين يشكلون الأغلبية المطلقة لأعضاء الهيئة التأسيسية، وذلك في مقر الاجتماع المؤقت بدار الحكومة، وبعد الاطلاع على التقرير السنوي ومناقشته، قرر المجتمعون ما يلي:

- الموافقة على التقرير السنوي الخاص بأعمال الجمعية خلال عامها الأول.
- إصدار نداء عام جديد لدعوة الجمهور إلى دعم الجمعية وتعزيز أنشطتها.
- استمرار الهيئة التأسيسية في ممارسة مهامها وفقاً للمادة (40) من نظام الجمعية، حتى يتسنى تشكيل الهيئات الإدارية المنصوص عليها في النظام⁽²⁰⁾.
- وبدأت الجمعية في تنظيم جهودها، حيث اجتمع أعضاء المكتب الدائم مساء الاثنين، الموافق 6-11-1353هـ/ الموافق 9-2-1935م، في دار معالي وزير المالية، وقد حضر الاجتماع كل من: السيد محمد شطا، والسيد محمد حسن كتيبي، والأستاذ عبد الوهاب آشي⁽²¹⁾، والأستاذ محمد حسن عواد⁽²²⁾، والشيخ عبد الله المزروع، والشيخ أمين شلبي، والشيخ محمد مظهر. وفي اليوم التالي عقد المجتمعون اجتماعاً آخر بحضور هيئة مكتب الجمعية، حيث تم عرض فكرة مشاركة الجمعية وفقاً للصيغة المؤقتة التي يعمل بها مكتبها. وقد لقي هذا العرض ترحيباً واسعاً وحماساً صادقاً من الحضور، عقب ذلك، شرع أفراد اللجنة الإدارية في أداء مهامهم بكل جد واجتهاد، إذ تولوا نشر الدعاية، وجمع المساعدات، واستقطاب الدعم لهذا المشروع الجليل، إلى جانب القيام بالتنظيمات الإدارية الداخلية، بما يتناسب مع طبيعة أعمالهم وصلاحياتهم⁽²³⁾.

ج- الحسابات المالية لجمعية الطيران العربية:

بدأت الجمعية نشاطها في جمع التبرعات، وبالرغم من التحديات الاقتصادية التي واجهت الجمعية في عامها الأول 1349هـ/ 1930م، فقد بلغت قيمة التبرعات المالية خلال هذا العام (2094) جنيهاً إنجليزيًا و(13) ريالاً عربيًا، وذلك على النحو التالي⁽²⁴⁾:

جدول رقم (1)⁽²⁵⁾

المبلغ (جنيه إنجليزي)	المبلغ (ريال عربي)	المصدر
1000	—	المنحة الملكية من الملك عبد العزيز
500	—	تبرع سمو الأمير فيصل
343	5	الاشتراكات السنوية
152	8	التبرعات العامة من قبل المواطنين
4902	31	المجموع

نستنتج من خلال الجدول رقم (1) أعلاه أن انطلاقة جمعية الطيران العربية من الناحية المالية كانت مشجعة، مما يدل على رغبة أبناء البلاد في استمرار نشاطها باعتبارها جمعية ناشئة في قطاع حيوي وتعمل على دعم الاقتصاد الوطني؛ وقد بلغ مجموع التبرعات التي حصلت عليها الجمعية خلال العام الأول 9431هـ / 0391م، (4902) جنيهًا إنجليزيًا و(31) ريالًا عربيًا، وهو ما يُعد إنجازًا جيدًا بالنظر إلى التحديات الاقتصادية التي كانت قائمة آنذاك، وفيما يتعلق بتفصيل مصادر الدخل، كانت المنحة الملكية هي المصدر الأكبر، إذ بلغت (1000) جنيه إنجليزي، وهو ما يمثل تقريبًا نصف إجمالي التبرعات بنسبة تقدر بحوالي 47.75%. وجاء تبرع سمو الأمير فيصل في المرتبة الثانية بمبلغ (500) جنيه إنجليزي، بما يعادل نحو 23.88% من المجموع الكلي، أما الاشتراكات السنوية فقد ساهم الأعضاء بمبلغ (343) جنيهًا و(5) ريالًا عربية، مما يعكس التزامهم ودعمهم المستمر للجمعية، حيث مثلت الاشتراكات قرابة 83.61% من إجمالي التبرعات بالجنيه الإنجليزي، ومن ناحية أخرى، بلغت التبرعات العامة من الأفراد والمؤسسات (152) جنيهًا و(8) ريالًا عربية، ما يعادل حوالي 21% من مجموع التبرعات، وعند النظر إلى الملاحظات العامة، يتضح أن الجمعية اعتمدت بشكل رئيسي على المنح الكبيرة، أي المنحة الملكية وتبرع سمو الأمير فيصل، إذ شكّلت هذه المنح أكثر من 70% من إجمالي دخلها، ورغم أن الاشتراكات السنوية والتبرعات العامة كانت أقل نسبيًا، إلا أنها لعبت دورًا داعمًا ومساندًا، كما يُلاحظ استخدام عمليتين مختلفتين، هما الجنيه الإنجليزي والريال العربي، مما يشير إلى تنوع في مصادر التبرعات بين الداخل والخارج. وبهذا الدعم المالي السخي استمرت «جمعية الطيران العربية» منذ أن وضعت حجرها الأساسي في جمع التبرعات من الأغنياء والتجار، فلبى الغالبية هذا النداء وتبرعوا لمشروع الطيران بسخاء، وكان في طليعة المتبرعين: الملك عبد العزيز، وولي العهد سمو الأمير سعود ونائبه في الحجاز سمو الأمير فيصل، فسائر أمراء البيت المال، وبلغت تبرعاتهم (3000000) ريالًا، فاشترت الطائرات باسم المدن الرئيسية: مكة، والرياض، والمدينة، وجدة⁽²⁶⁾.

ثالثاً: أثر جمعية الطيران العربية على تنمية مشروع الطيران:

حظيت الجمعية بدعم وتأييد من قبل الملك عبدالعزيز، حيث ساهم في دعم صندوقها المالي بمكرماته السخية، كما أن الجمعية أشادت بعنايته الكريمة وذكرت دعم حكومته لها، من خلال تقديم التسهيلات اللازمة لعقد الاجتماعات العامة وإنجاز أعمالها، إضافة إلى توفير جميع الوسائل الممكنة لنصرتها، هذا الموقف يعكس اهتمام الملك عبد العزيز بتطوير الطيران في البلاد، وحرصه على دعم المشاريع الوطنية الناشئة التي تعزز تقدم الدولة وتطورها في مختلف المجالات⁽²⁷⁾. مما انعكس أثره على المجتمع. وأخذت الجمعية منذ نشأتها بدعوة الشباب بالابتعاث إلى الخارج⁽²⁸⁾، لدراسة الطيران وقد جنت ثمارها في عام 1353هـ/1934م، حيث عدته نقطة انطلاق نحو المستقبل الذهبي الذي تعهدت بتحقيقه، فقد تم تعيين أفراد بعثة الطيران العربي السعودي⁽²⁹⁾، وفي يوم 5-11-1353هـ/ الموافق 17-2-1934م، غادرت البعثة مكة المكرمة متجهة إلى إيطاليا لتلقى تدريبها في مجال الطيران، ومكثوا هنالك عاما كاملا تلقوا فيها الدروس والتمرينات ونالوا في نهاية المدة شهادات الطيران المدني والحربي وعادوا إلى البلاد⁽³⁰⁾. وقد شكّل هذا الحدث نجاحاً أولياً لمهمة الجمعية، التي بدأت منذ ذلك الحين العمل بجد واجتهاد لجمع التبرعات وتنظيم الأعمال، إضافةً إلى تحفيز أصحاب النفوس النبيلة للمساهمة في هذا المشروع الوطني⁽³¹⁾.

حيث كان لقدم الطلاب من إيطاليا صدى بعيد على المواطنين فنشطت جمعية الطيران العربية والأفراد للعمل على تشجيع الطيران وبشرت بجمع الإعانات لشراء الطائرات باسم المدن الرئيسية في البلاد وهي: طائرة مكة المكرمة، وطائرة المدينة المنورة، وطائرة جدة⁽³²⁾. حيث تم جمع التبرعات بمقدار (12) ريالاً من خمسة متبرعين لشراء طائرة مكة المكرمة، وتم جمع التبرعات لشراء طائرة المدينة بمقدار (116) جنيه إسترليني، وجنيه مصري واحد، و (340.50) ريالاً، بلغ عدد المتبرعين (32) متبرع⁽³³⁾. وكانت الجمعية تطمح إلى شراء الطائرات وتقديمها لمدرسة الطيران إلا أنها قد تداركت الحكومة ذلك، ووفرت طائرات التعليم الضروري من قبلها، ولم تحظى الجمعية بذلك، فرأت ضرورة أن تشارك في إنشاء الحظيرة الجديدة في مطار جدة فقدمت إلى وكالة الدفاع مبلغ (1500) جنيه مصري من أصل المبالغ التي جمعتها وسعت جاهدة في جمع الإعانات والعمل على تشجيع الطيران وتنشيطه⁽³⁴⁾.

فضلاً عن وضع أسس لتدريب الشباب الراغبين في حمل هذه المسؤولية الوطنية العظيمة، وعدت مشروع الطيران في هذه البلاد يمثل حلقة محورية في مسيرة تقدمها ونهضتها، إذ يرتبط ارتباطاً وثيقاً بعز الأمة ومجدها، إيماناً منها بأن الطيران ليس مجرد وسيلة للنقل، بل رمز للقوة والتطور والكرامة الوطنية⁽³⁵⁾. وقد حققت جمعية الطيران العربية خدمة عظيمة في مساعدة الجيش الوطني بتقديم ما يمكن تقديمه إليه من طائرات وطياريين ومعدات وآلات ودور صناعة وغير ذلك⁽³⁶⁾، وسعت إلى تأمين مستقبل مشروع الطيران من خلال توفير الموارد اللازمة لشراء الطائرات، وإعداد الأجهزة الضرورية لصيانتها، وتأسيس ورش صناعية متخصصة⁽³⁷⁾.

بالإضافة إلى ما في هذا المشروع من ترويج للطيران المدني في أنحاء البلاد، وهو يُعد بحق نواة لمستقبل عظيم يشمل أساليب عبقرية لسهولة الحج وراحة الحجاج، ومساعدة الناس لأداء فريضة الحج في أقرب فرصة، وقد قطع الطيران السعودي - وإن لم يبلغ الدرجة التي يرنوا إليها في الثمانية سنوات الأولى التي اجتازها من عمره - شوطاً بعيداً إذا قيس بغيره من شركات الطيران⁽³⁸⁾.

رابعاً: انتهاء جمعية الطيران العربية:

استمرت جمعية الطيران العربية تشرف على شؤون الطيران المدني وترعاه إلى أن تحولت إلى إدارة حكومية تولى الأشراف عليها وزير الدفاع في منتصف عام 1365هـ / 1945م، فتشكلت إدارة باسم «شعبة الطيران» تشرف على الشؤون الفنية، أما الأمور الإدارية فتأسست لها إدارة باسم «إدارة طائرات الخطوط السعودية»⁽³⁹⁾. وكانت تحت إشراف وزارة الدفاع والطيران، وفي عام 1365هـ / 1945م، سيرت الإدارة أول رحلة للخارج مدشنة بذلك تحولها إلى الطيران الدولي، ثم افتتحت له مكتباً في القاهرة ومنذ ذلك الوقت حتى وقتنا الحاضر تتابع افتتاح مكاتبها الخارجية⁽⁴⁰⁾. وفي عام 1368هـ / 1948م، أصبح اسمها «مصلحة الطيران المدني» وبقيت إدارة طائرات الخطوط السعودية إدارة مستقلة تحت رعاية وزير الدفاع إلى عام 1371هـ / 1951م، عندما صدر أمر ملكي بضم الطيران المدني والحربي إلى وزارة الدفاع ليصبح جزءاً من تشكيلاتها اعتباراً من يوم 7-7-1371هـ / 2-4-1952م⁽⁴¹⁾. وأصبح الطيران السعودي يمتلك في ذلك الوقت (5) طائرات (سكاي ماستر) من ذات الأربع محركات حمولة (60) راكباً، و (5) طائرات (بريستول) ذات محركين حمولة (40) راكباً، و (13) طائرة (داكوتا) ذات محركين حمولة (28) راكباً، وجميع هذه الطائرات تتمتع بسمعة حسنة جداً في عالم النقل الجوي. وأهم شيء يفخر به الطيران السعودي هو عدم تسجيله أي حادث تسبب عنه الوفاة أو فقد طائرة، طيلة هذه السنوات، وهذا نادر في عالم الطيران. ويعود الفضل في ذلك -بعد قدرة الله وعنايته- إلى مهارة الطيارين وارتفاع مستوى أعمال الصيانة في الطيران السعودي، إذ أن قسم الصيانة مزود بأحدث الآلات وقطع الغيار. حتى أصبح في الإمكان القيام بجميع أعمال توضيب طائرات الخطوط السعودية محلياً، بعد أن كان يتم إرسالها إلى الخارج لهذه الغاية، عدا محركات الطائرات فإنه لا يزال إرسالها إلى الخارج للصيانة، بينما تصل الورشة الكاملة ويتم تركيبها في خلال عام على الأكثر، كما أن الموظفين القائمين بشؤون الطيران -على اختلاف اختصاصهم ودرجاتهم- قد برهنوا على كفاءتهم وإخلاصهم لواجبهم، وتفانيهم في الخدمة، وإن الشباب السعودي قد دلل على طموحه وتعلقه بأسباب التقدم، فلا غرو إذا رأيناهم يسدون فراغاً كبيراً في القيام بأعمال الطيران السعودي⁽⁴²⁾.

الخاتمة:

تُعد الجمعيات والمؤسسات الوطنية جزءاً مهماً من مسيرة البناء والتنمية وكانت جمعية الطيران السعودي خطوة رائده في هذا المجال، و كان هدفها المساعدة في نهضة مشروع الطيران، لما له من أثر في تنمية البنية التحتية، وتيسير شؤون الحج، وفكرة الجمعية تعكس مدى وعي رجال الوطن بأهمية التقدم المدني والتقني في تحقيق السيادة والرخاء، وفي المقابل عُرف عن

الملك عبدالعزيز رحمه الله دعمه لأبناء الوطن، وتأييدهم في إقامة المشاريع النافعة؛ ومنها مشروع جمعية الطيران العربية فقد لاقت التأييد منه رحمه الله. وعلى الرغم من الجهود الطيبة التي بُذلت من مؤسسي جمعية الطيران العربية، فإن السنة الأولى من عهدها لم تحقق جميع الطموحات المرجوة، إذ تسببت التحديات المالية في إبطاء تنفيذ الخطط والبرامج المقررة. ومع ذلك، تم تقديم الدعم المادي والمعنوي للجمعية، من قبل الملك و نائبه في الحجاز الملك فيصل بن عبدالعزيز و بعض المواطنين المخلصين الذين عملوا على مساندة هذا المشروع الوطني. ويؤكد الجدول رقم (1)، أن تأسيس الجمعية قد أعطى بعض من ثمارها في عامها الأول، بالرغم مما صاحبها من أزمة اقتصادية عالمية اجتاحت مختلف الدول، ولم تكن بلادنا بمنأى عن تداعياتها، وبسبب هذه الظروف القاسية، وجد المؤسسون أنفسهم مضطرين إلى التريث في تنفيذ ما التزموا به، والتعامل مع البرنامج المرسوم بحذر وتأن، بما يتناسب مع الواقع الاقتصادي الصعب.

حيث إن الجمعية، في مسيرتها، تعتمد على همم أعضائها، وجهود المخلصين من أبناء الوطن والداعمين من داخل البلاد وخارجها، لإنجاح رسالتها وتحقيق أهدافها السامية. وقد حققت الجمعية بعضاً من مساعيها حيث اقتنع بعضاً من أبناء الشعب بفكرة مشروع الطيران والتحقوا بالبعثة إلى بريطانيا لتعلم الطيران، ويعد ذلك بحق تحقيق عظيم لآمال جمعية الطيران السعودية، فافتناعهم بالفكرة يعود لتلك الجهود المبذولة لتوعية المجتمع بل وحثهم على فن الطيران مما شجعهم على الالتحاق بالابتعاث للخارج، وتقبلهم لمشروع الطيران، الذي كان يعد جديداً على المواطنين في تلك الفترة.

ومن أهم نتائج هذا البحث:

- أظهر البحث أهمية جمعية الطيران في أوساط المجتمع السعودي، وإن ما قدم من دعم من قبل الملك عبد العزيز، وما قدم من دعم مالي سخي منذ عامها الأول دليل على ذلك.
- أسهمت جمعية الطيران بحظ وافر في التقليل من مخاطر الأزمة الاقتصادية التي ضربت المملكة في الأعوام مابين 1929م - 1943م، كونها كانت مدخلا تنموياً حديثاً.
- برهنت نشأة جمعية الطيران على عزم أبناء الوطن - المملكة العربية السعودية - على نهضة هذا القطاع وتشجيع أنشطته، فهي بحق لم تكن مجرد نشاط اجتماعي بل مشروع وطني ذو بُعد مستقبلي.
- ساهمت الجمعية في نشر ثقافة الطيران، وتهيئة وإعداد الكوادر السعودية للتعامل مع هذا المجال في وقت مبكر، على الرغم من محدودية الموارد الاقتصادية والإمكانات الاجتماعية.

التوصيات:

توصلت من خلال هذا البحث إلى عدة توصيات وهي كالآتي:

أولاً: تشجيع الجهات البحثية على التوسع في دراسة المؤسسات الوطنية في عهد الملك عبدالعزيز، وخاصة تلك التي تمثل ملامح التحديث المبكر في المملكة.

ثانياً: أرشفة وتوثيق الوثائق والمراسلات المتعلقة بجمعية الطيران وحفظها في مراكز بحثية متخصصة لتسهيل الوصول إليها مستقبلاً.

ثالثاً: إدراج موضوع جمعية الطيران في المناهج التعليمية المرتبطة بتاريخ المملكة كجزء من مراحل التطور المدني والعسكري.

رابعاً: تعزيز الثقافة المؤسسية المستندة إلى الإرث التاريخي الوطني، من خلال فعاليات ومعارض تعرف بنشأة وتطور الطيران في المملكة.

خامساً: دعم الأبحاث المتخصصة في تاريخ الطيران السعودي عبر تخصيص منح بحثية وتشجيع الدراسات العليا على تناول الموضوعات ذات الصلة

سادساً: دراسة بنية تتبعية تجمع بين الدراسات التاريخية والاقتصادية لدراسة حالة جمعية الطيران منذ نشأتها لتقصي دورها وأثرها على الدولة، مع دراسة عن أثر جمعية الطيران في ابتعاث الطلاب السعوديين وتدريبهم لتعلم فنون الطيران.

الهوامش:

- (1) هاريقان، بيتر، الرياض، تاريخ، ورؤية، ترجمة: عبود طلعت عطية، الرياض: الهيئة العليا لتطوير الرياض، 1437هـ/ 2015م، ص 71. حيث اتسمت ميزانية الدولة السعودية منذ فجر تاريخها بقلّة الموارد المالية، وبعد ضمّ الحجاز تنوعت إيرادات المملكة وأصبحت تعتمد على مجموعة متنوعة من المصادر، من أبرزها دخل الحج، والجمارك، والزكاة، والأراضي الأميرية، إضافةً إلى عائدات البريد، والبرق، والهاتف. كما شملت الإيرادات رسوم الجهاد، والضرائب المفروضة على شركات الملاحة ووسائل النقل والمهن والتجارة، إلى جانب إيرادات إيجار الأملاك، ورسوم الطوابع، ورسوم كتاب العدل، وثمان جوازات السفر، والرسوم المحصلة من الشركات. للمزيد من المعلومات ينظر: السلوم، لطيفة عبد العزيز، التطورات السياسية والحضارية في الدولة السعودية المعاصرة 1344 هـ/ 1925م، مكة المكرمة: جامعة أم القرى، 1408 هـ/ 1987م، ج1، ص114
- (2) (قوة الطيران التابعة لحكومة جلاله الملك)، صحيفة أم القرى، س 6، ع 264، (يوم الثلاثاء 7 شعبان 1348هـ/ 7 يناير 1930م)، ص2.
- (3) العتيبي، إبراهيم عويض الثعلي، تنظيمات الدولة في عهد الملك عبدالعزيز -1343 1373هـ/ 1924- 1953م، ط1، الرياض: مكتبة العبيكان، 1419هـ/ 2000م، ص 357.
- (4) بدأت الأزمة الاقتصادية العالمية في السوق المالية، وتحديداً في بورصة نيويورك، لكنها سرعان ما امتدت إلى القطاع الخاص، متسببة في انهيار شبه تام لمعظم القطاعات الاقتصادية. فقد شهد مؤشر داو جونز للأسهم الأمريكية ارتفاعاً بنسبة 600% بين عامي 1921 و1929م، لكن الانخفاض الحاد بدأ في 24 أكتوبر 1929م، فيما عرف بـ "الخميس الأسود"، حيث فقد داو جونز 89% من قيمته، مما أصاب الشعب الأمريكي بالذهول إزاء الانخفاض الكبير في أسعار الأسهم، وبصورة عامة، كان تأثير الانهيار المالي شديد الوطأة على القطاع المصرفي، حيث أغلقت 500 بنك أبوابها. كما أحدثت الأزمة ضربة قاسية للاقتصاد الأمريكي، أدت إلى توقف جزء كبير من الإنتاج، وتفاقم معدلات البطالة بشكل غير مسبوق. مما أثر على الاقتصاد العالمي بمرمته، وللمزيد من المعلومات ينظر: طهبوب، فائق، والسعيد، حمدان محمد، تاريخ العالم الحديث والمعاصر، فلسطين، جامعة القدس: الشركة العربية للتسويق، 2008م، ص234. واستمرت الأزمة الاقتصادية العالمية حتى عام 1933م، ويعود أصل هذه الأزمة المالية إلى التقلبات الحادة في سوق المضاربة العالمية، حيث بدأت في بورصة نيويورك عندما شهدت أسعار الأسهم انخفاضاً حاداً، مما أدى إلى انهيار الأسواق المالية وانتشار الأزمة إلى مختلف القطاعات الاقتصادية. للمزيد من المعلومات ينظر: الربيعي، إسماعيل نووي، تاريخ أوروبا السياسي المعاصر، عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع، 2002م، ص106
- (5) تعرف الأزمة الاقتصادية العالمية (1348هـ/ 1929م)، بأنها اخر أزمة اقتصادية عالمية هزت الاستقرار النسبي في الاقتصاد الرأسمالي بأكمله، وتسببت في ممارسات غير أخلاقية الحاصلة من السوق الدولية، وقد أدت إلى اختفاء أكثر من نصف عدد المصارف في الولايات المتحدة

- الأمريكية. ينظر: الرملاوي، محمد سعيد، الأزمة الاقتصادية العالمية للأسماوية ودعوة للشريعة الإسلامية، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، د ت، ص34.
- (6) هاريقان، بيتر، الرياض، تاريخ، تراث، ورؤية، ترجمة: عبود طلعت عطية، الرياض: الهيئة العليا لتطوير الرياض، 1437هـ / 2015م، ص71.
- (7) هاريقان، الرياض، ص71.
- (8) الناغية، خالد عيد، أثر الكساد العالمي الكبير على المملكة العربية السعودية دراسة وثائقية في ديون شركة الأسلحة البولونية -1929 1934م، مجلة الآداب، جامعة بنها، مصر، 1263-1322، ص 899.
- (9) الناغية، المرجع السابق، ص 899.
- (10) (تقرير عن أعمال جمعية الطيران العربية من حين تكوينها حتى الآن)، صحيفة أم القرى، سنة الإصدار 11، العدد 532، (18 ذو القعدة عام 1353هـ الموافق 22 فبراير 1935م)، ص1.
- (11) الغلامي، عبد المنعم، الملك الراشد جلالة المغفور له عبد العزيز آل سعود، ط2، الرياض: دار اللواء، 1400هـ / 1980م، ص227.
- (12) تقرير عن أعمال - حين تكوينها حتى الآن)، أم القرى، ص1.
- (13) تقرير عن أعمال جمعية الطيران العربية لعامها الأول من شعبان -1349 شعبان 1350هـ)، صحيفة أم القرى، س8، ع 378، (يوم الجمعة 3 ذو القعدة 1350هـ / 11 مارس 1932م)، ص1.
- (14) المرجع السابق، ص1.
- (15) (تتمة تقرير جمعية الطيران العربية)، صحيفة أم القرى، (يوم الجمعة 8 ذو القعدة سنة 1353هـ الموافق 22 فبراير 1934م)، ص4.
- (16) العتيبي، تنظيمات الدولة، ص 364.
- (17) الزركلي، خير الدين، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، ط5، بيروت: دار العلم للملايين، 1408هـ / 1988م، ص203.
- (18) (تقرير عن أعمال - من حين تكوينها حتى الآن)، أم القرى، ص1.
- (19) (تقرير - من شعبان -1349 شعبان 1350هـ)، أم القرى، ص1.
- (20) (تقرير - من شعبان -1349 شعبان 1350هـ)، أم القرى، ص1.
- (21) ولد عبد الوهاب إبراهيم اشي في مكة المكرمة عام 1323هـ / 1906م، وتولى إدارة التحرير، ومدير عام وزارة المالية وغيرها، وهو من مؤسسي نادي مكة الثقافي و مؤسسة البلاد للصحافة والنشر وهو أول رئيس تحرير صحيفة صوت الحجاز، ومن مؤلفاته شوق و شوق- ديوان شعر - كتاب فتح مكة، توفي عام 1404هـ / 1984م. ينظر: الوشمي، عبدالله صالح، الحركة النقدية في أوائل الصحف والمجلات السعودية في مرحلة صحافة الأفراد 1343هـ / 1383هـ مجلة جامعة الملك عبدالعزيز، مج 26، ع1، الآداب والعلوم الإنسانية، 2018م، ص77.
- (22) هو محمد حسن قاسم عواد ولد في جده عام 1320هـ / 1903م، عمل مدرسا في مدرسة الفلاح،

وانتخب عضواً في مجلس الشورى، أسهم في تحرير جريدة صوت الحجاز، وكان أحد رؤسائها الثلاثة، كما شارك في تأسيس النادي الأدبي بجده، وهو أول رئيس للنادي حتى وفاته، ومن مؤلفاته: الأكليل الذهبي في تعليم الإنشاء العربي، و كتاب خواطر مصرحة، ينظر: الوشمي، الحركة النقدية، ص 86.

- (23) (تتمة تقرير)، أم القرى، ص 4.
- (24) تقرير عن أعمال - من شعبان -1349 شعبان 1350 هـ)، أم القرى، ص 1.
- (25) من إعداد الباحثة بالاعتماد على المرجع السابق.
- (26) الغلامي، الملك الراشد، ص 227.
- (27) تقرير عن أعمال -من حين تكوينها حتى الآن)، أم القرى، ص 1
- (28) كانت شروط الالتحاق ببعثة الطيران والفنون العسكرية على النحو التالي:
 - 1 - أن يكون عمر المتقدم بين 17 و25 عامًا.
 - 2 - أن يكون من رعايا حكومة جلاله الملك.
 - 3 - أن يتمتع بصحة جيدة، على أن يُثبت ذلك من خلال الفحص الطبي.
 - 4 - أن يقدم شهادة تثبت حسن سيرته وطيب معاملته لجيرانه، تُرفق مع طلب التقديم.
 - 5 - أن يجتاز الامتحان الذي تُجريه الحكومة لتحديد مستواه العلمي، مع إعطاء الأولوية لمن يجيد إحدى اللغات الأجنبية. ينظر: (بيان عن شروط الالتحاق ببعثة الطيران العسكرية)، صحيفة أم القرى، سنة الإصدار التاسعة، العدد 408، (يوم الجمعة 6 جمادى الثاني 1351 هـ / 7 أكتوبر 1932 م)، ص 2.
- (29) وهم: أنور بصراوي، إسماعيل كتيبي، صالح خطيب، ضياء الدين الحكيم، عبد الله باخطمة، عبد القادر بصراوي، عبد السلام سرحان، عبد القادر أوليا، عبد العزيز ضياء الدين، غالب توفيق، كامل عبد القادر، محمد سيد، مصطفى دربزولي، وناصر غوث. ينظر: (تتمة تقرير)، أم القرى، ص 4
- (30) حمزه، فؤاد، البلاد العربية السعودية، ط 1، الرياض: مكتبة النصر الحديثة، 1355 هـ / 1936 م، ص 258.
- (31) تتمه تقرير)، أم القرى، ص 4.
- (32) حمزه، فؤاد، البلاد السعودية، ص 258.
- (33) ثلاث طائرات من إيطاليا، حوادث و أخبار محلية) صحيفة أم القرى، س 12، ع 604، (يوم الجمعة 13 ربيع الثاني 1355 هـ / 3 يوليو 1936 م) ص 2.
- (34) مزه، البلاد السعودية، ص 259.
- (35) تقرير من حين تكوينها حتى الآن)، أم القرى، ص 1. (ثلاث طائرات من إيطاليا، حوادث و أخبار محلية) صحيفة أم القرى، س 12، ع 604، (يوم الجمعة 13 ربيع الثاني 1355 هـ / 3 يوليو 1936 م) ص 2.

- (36) خطاب مدير عام مصلحة الطيران السعودي، صحيفة أم القرى، س 29، ع 1437، (يوم الجمعة 19 صفر 1372هـ / 7 نوفمبر 1952م)، ص 1
- (37) تقرير من حين تكوينها حتى الآن، أم القرى، ص 1.
- (38) تقرير من حين تكوينها حتى الآن، أم القرى، ص 1.
- (39) العتيبي، تنظيمات الدولة، ص 364-365.
- (40) الرقيبة، عبدالله صالح، (خدمات النقل والاتصالات في منطقة الرياض - منطقة الرياض - دراسة تاريخية وجغرافية واجتماعية)، ضمن بحوث أمانة منطقة الرياض، الرياض: إمارة منطقة الرياض، 1419هـ، 1999م، ج 7، ص 531-532
- (41) العتيبي، تنظيمات الدولة، ص 364-365.
- (42) (خطاب مدير عام)، أم القرى، ص 1.

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر من الكتب:

- (1) حمزه، فؤاد، البلاد العربية السعودية، ط1، الرياض: مكتبة النصر الحديثة، 1355هـ/ 1936م، ص258.
- (2) الزركلي، خير الدين، الوجيز في سيرة الملك عبدالعزيز، ط5، بيروت: دار العلم للملايين، 1408هـ/ 1988م.
- (3) الغلامي، عبد المنعم، الملك الراشد جلالة المغفور له عبد العزيز آل سعود، ط2، الرياض: دار اللواء، 1400هـ/ 1980م.
- (4) هاريقان، بيتر، الرياض، تاريخ، تراث، ورؤية، ترجمة: عبود طلعت عطية، الرياض: الهيئة العليا لتطوير الرياض، 1437هـ/ 2015م.

ثانياً: قائمة المصادر من الصحف:

- (1) (بيان عن شروط الالتحاق ببعثة الطيران العسكرية)، صحيفة أم القرى، سنة الإصدار التاسعة، العدد408، (يوم الجمعة 6 جمادى الثاني 1351هـ/ 7 أكتوبر 1932م).
- (2) (تقرير عن أعمال جمعية الطيران العربية لعامها الأول من شعبان -1349 شعبان 1350هـ)، صحيفة أم القرى، س8، ع 378، (يوم الجمعة 3 ذو القعدة 1350هـ/ 11 مارس 1932م).
- (3) (تقرير عن أعمال جمعية الطيران العربية من حين تكوينها حتى الآن)، صحيفة أم القرى، سنة الإصدار 11، العدد 532، (18 ذو القعدة عام 1353هـ الموافق 22 فبراير 1935م).
- (4) (تتمة تقرير جمعية الطيران العربية)، صحيفة أم القرى، (يوم الجمعة 8 ذو القعدة سنة 1353هـ الموافق 22 فبراير 1934م).
- (5) (خطاب مدير عام مصلحة الطيران السعودي)، صحيفة أم القرى، س 29، ع 1437، (يوم الجمعة 19 صفر 1372هـ/ 7 نوفمبر 1952م).
- (6) (ثلاث طائرات من إيطاليا، حوادث و أخبار محلية) صحيفة أم القرى، س12، ع 604، (يوم الجمعة 13 ربيع الثاني 1355هـ/ 3 يوليو 1936م).
- (7) (قوة الطيران التابعة لحكومة جلالة الملك)، صحيفة أم القرى، س 6، ع 264، (يوم الثلاثاء 7 شعبان 1348هـ/ 7 يناير 1930م).

ثالثاً: قائمة المراجع:

- (1) الربيعي، إسماعيل نووي، تاريخ أوروبا السياسي المعاصر، عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع، 2002م.
- (2) الرقيبة، عبدالله صالح، (خدمات النقل والاتصالات في منطقة الرياض - منطقة الرياض- دراسة تاريخية وجغرافية واجتماعية)، ضمن بحوث أمانة منطقة الرياض، الرياض: إمارة منطقة الرياض، 1419هـ - 1999م، ج7.
- (3) الرملاوي، محمد سعيد، الأزمة الاقتصادية العالمية للرأسمالية ودعوة للشريعة الإسلامية، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، د ت.

- (4) السلوم، لطيفة عبد العزيز، التطورات السياسية والحضارية في الدولة السعودية المعاصرة 1344 هـ / 1925م، مكة المكرمة: جامعة أم القرى، 1408 هـ / 1987م، ج1.
- (5) طهبوب، فائق، والسعيد، حمدان محمد، تاريخ العالم الحديث والمعاصر، فلسطين، جامعة القدس: الشركة العربية للتسويق، 2008م.
- (6) العتيبي، إبراهيم عويض الثعلي، تنظيمات الدولة في عهد الملك عبدالعزيز -1343 1373هـ- / 1924-1953م، ط1، الرياض: مكتبة العبيكان، 1419هـ / 2000م.
- (7) الناغية، خالد عيد، أثر الكساد العالمي الكبير على المملكة العربية السعودية دراسة وثائقية في ديون شركة الأسلحة البولونية 1929م - 1934م، مجلة كلية الآداب، جامعة بنها، مصر، 1263-1322، 2014م.
- (8) الوشمي، عبدالله صالح، الحركة النقدية في أوائل الصحف والمجلات السعودية في مرحلة صحافة الأفراد 1343هـ / 1383هـ، مجلة جامعة الملك عبدالعزيز، مج 26، ع1، الآداب والعلوم الإنسانية، 2018م.