

سرگذشت هوآوردی در ایران

منبع : ویلاک [سوزلریم](#) (ع.آ)



سر آغاز !

با وجود اینکه اولین پرواز بالن در جهان در ۱۵ اکتبر سال ۱۷۸۳ انجام گرفت و در این پرواز « پلاتر دوروزیه» فرانسوی با استفاده از بالن « موگلیفه » به آرزوی دیرین پرواز بشر تحقق بخشید و به آسمان صعود نمود و زنجیرهای جاذبه زمین را از پای بشر باز کرد ولی انجام اینکار در ایران تا بیش از یکصد سال بعد از آن صورت نگرفت.

بالاخره برای اولین بار یک هوانورد فرانسوی بمنظور نمایش بالن به ایران آمد و در سال ۱۲۷۰ شمسی مطابق با ۱۸۹۱ میلادی در تهران و چند شهر بزرگ کشور پروازهای نمایشی بالن را انجام داد. در کتاب « طهران قدیم» مطلب جالبی راجع به اولین پرواز بالن و نتایج آن بچاپ رسیده است که عیناً از نظر شما میگذرد. در این کتاب میدان مشق دیویزیون قزاق اینطور توصیف شده که: « میدان خاکی ای که جوانها در آن بازی الک دولک و چلتوپ نموده و اواخر تمرین دوچرخه و موتور سیکلت و مانند آن میکردند»



خاطرات مربوط به اولین پرواز بالن در این میدان بترتیب زیر نقل شده است:

خدا زد تو سرش افتاد تو میدون

بیش از طیاره حرف بالن آمده بود که بعدها خود آنرا هم به ایران می آورند به این صورت که وقتی چند تن خارجی از اتباع فرانسه در تهران ادعا می کنند که چیزی اختراع کرده اند که می توانند با آن به هوا پرواز کنند و قرار نمایش آن را برای روزی در میدان مشق میگذارند و مردم هم که این امر بعد از قصه شاهنامه و هوا رفتن کیکاوس که از دهان نقالها شنیده بودند برایشان عجیب بوده برای تماشا هجوم می برند تا هنگام عمل میرسد.

فرنگیها چادر برزنتی بسیار بزرگی را بر سر حفره ای که قبلاً دستور حفر آن را داده در آن کاه فراوان انباشته بوده اند گشوده اطراف آن را با میخها و طنابهای مخصوص به زمین محکم کرده در کاهها آتش افکنده (کاه دود) می کنند و چون دود در زیر چادر جمع می شود کم کم بالا آمده بزرگ و بزرگتر تا هیولائی کرئی شکل گردیده سرپا میشود و آنگاه دهانه اش را بهم آورده سبیدی به زیرش بسته، یک نفر در آن میرود و در یک لحظه طنابهای آن را بریده رهایش می کنند و بالن در مقابل دیدگان حیرت زده مردم، مسافر را برداشته به هوا میبرد، اما هنوز چند دقیقه از صعود آن نمیگذرد که ترکیده سرنگون شده سر نشین آن پخش زمین میشود و مردم که آرزوی چنین اتفاق و گوشمالی فرنگی را که می خواسته « سر از کارخانه خدا در آورد!» میکردند غرق شادی و شفق گردیده این شعر را با لبداه سروده دهن به دهن می کنند:

فرنگی آمد و بالون هوا رفت نشست در توش و تا پیش خدا رفت

میخواس سردرکنه از کار سبحون خدا زد تو سرش افتاد تو میدون



بالن مزبور به گونه ای رنگ آمیزی شده بود که چون به هوا صعود می نمود صورت فیلی را می گرفت که به هوا رفته است و از این واقعه بود که چون درجایی اتفاقی می افتاد و عده ای جمع شده کسی جریان آنرا سوال می نمود، جواب می دادند: فیل هوا کرده اند.

اختراع بادبادک

بعد از مشاهده طیاره بود که تهرانیها هم بر سر غیرت آمده با گفتن اینکه چه چیز ما از فرنگیها کمتر است!! و با ذکر این حماسی که (هنر نزد ایرانیان است و بس) ساختن بادبادک را شروع نموده و در مقابل طیاره فرنگی قرار دادند و هر روز به تکمیل و پیشبردش پرداختند تا آنجا که توانستند بادبادکهای بسازند که در آن توله سگهایی بنشانند و روانه هوا بکنند. غیر از بادبادک معمولی، بادبادکهای دنباله دار و یک گوشواره و دو گوشواره و فریره دار و دم طاوسی و فانوس دار که یکی از یکی بهتر به آسمان بفرستند که مناسبانه در این روزگار این صنعت هم رو به زوال گذارده تقلائی نان و آب فرصتی برای ساختن و نمایش آن نمیدهد. در آن زمان از کاغذ مثال زنجیر دنباله هائی می ساختند که از همین زنجیر علاوه بر دنباله آن که لازم بود تا تعادل آن را حفظ کند یکی دو نیم هلال هم بر پشت آن یا زوایای دو طرف آن می بستند. فریره هم آن بود که از کاغذ مربع که از چهار گوشه در آن برش داده بودند سر برشها را به مرکز برمی گرداندند و چهار پره ای می ساختند و با سنجاق به جلو و دو طرف بادبادک نصب می کردند و فانوس هم چراغهای کاغذی بود که در آن شمع گذاشته روشن می کردند و به جای دنباله به بادبادک با به نخ آن می بستند.

چراغانی آسمان

بادبادک هوا کردن اندک در زمره عشقهای در آمده بود که نه تنها کودکان را در خویش گرفته بلکه بزرگسالان را هم به خود مشغول ساخته بود تا آنجا که جنبه چشم همچشمی و رقابت و شرط و شرط بندی گرفته از جمله سرگرمیهای بزرگ شده بود. از اوایل بهار تا اواخر پائیز کار بچه ها هوا کردن بادبادک بود و برای جوانها و مردها ساختن آنها به انواع، از شکل و شمایل و قد و اندازه که از کاغذهای الوان ساخته برای هریک بصورتی دنباله و فانوس و کبوتر و طاووس و چشم و ابرو و غیره تعبیه کرده، برای زیر آنها سبدهای توگود بافته آماده می ساختند و از عصر بلند آنها را بهوا فرستاده نمایش میدادند و در سید بزرگهای آنها که از یک تا چند توله سگ گذارده روانه آسمان کرده از اول غروب که فانوسدارهای آنها را پرواز میدادند و این از دیدنی ترین مناظری بود که در این ایام مخصوصاً در شبها آسمان تهران شاهد آن میگردد، خاصه جهت آنها که شام و سماور

و بساط چای و قلیان و دود و دم خود را به پشت بامها می برند. آسمانی که در نور فانوسهای روشن بادبادک ها گوئی آن را چراغان کرده اند. شرط بندیهایی نیز بر سر آنها که از آن چه کس بالاتر رفته یا کدام زیادتیر دوام آورده و فانوسهایشان که کدام تا آخر روشن مانده یا سالم به زمین بازگشته و بادبادکی که زیادتیر توله سگ حمل کرده است! و شیرین ترین حالت آن جنگ انداختن بادبادکها با هم بود که کدام بادبادک، بادبادک دیگری را انداخته یا توانسته به بادبادک حریف یا فانوس او شاخ زده سرنگون یا مشتعلش نماید. آتش گرفتنی که در اثر شاخ خوردن، شمع در فانوس واژگون شده آن را شعله ور ساخته، آتشی از او به بادبادک سرایت کرده آن را به آتش کشیده مانند شهاب یا ستاره دنباله دار خود و توله سگهایش را روانه زمین و حوض و حیاط و بساط و سرو کله مردم مینمود. برد و باختها غالباً بر سر خوراکی انجام میگرفت. در این صورت که بازنده، تماشاچیان یا اهل خانه خود و رقیب را به میوه و شیرینی یا فصل هر چه از سال بود، یا سر هر چه که شرط بندی کرده بود مهمان بکند و همین برد و باخت ها بود که طرفین را وادار مینمود که هر چه بیشتر به تکمیل و استحکام و اگر شرطبندی بر سر زشتی و زیبایی باشد به شکل و شمایل بادبادکهای خود بپردازند و باعث شود که اندازه های آنها را تا دوزخ و سه ذرع مربع بالا برده و ظرفیت بار آنها را تا سه دوازده توله سگ و زیادتیر ترقی داده زیاده بکنند.

پرواز های بالن در ایران برای نخستین بار توجه همگان را به امر پرواز معطوف داشت. اگر چه این پرواز ها حدود یک قرن پس از اولین پرواز بشر با استفاده از بالن صورت گرفت ولی شایع و موثر و مفیدی برای نرگش به آسمان و فن جذاب پرواز گردید و سرعت راه را برای کسانی که مشتاق و علاقمند به پرواز بودند همواره ساخت و پویندگان و پیشگامان آن را یاری داد تا هر چه سریعتر در پی یادگیری این فن باشند. پس از اولین پرواز های بالن در زمانی کوتاه نخستین پرواز های نمایشی در ایران نیز آغاز گردید و تدریجاً پای طیارات مختلف به کشور خصوصاً تهران باز شد. پرواز با هواپیماها در ازای پرداخت وجه انجام میگرفت و تدریجاً مقدمات آموزش فن هوانوردی نیز فراهم گردید.

در هر صورت پرواز های بالن در ایران علیرغم شکستها و موفقیتهایش ادامه یافت و علاوه بر تهران که نمایشات در میدان مشق دیویزیون قزاق انجام میشد در سایر شهر های مهم کشور نیز بالن سوری و نمایش پرواز با آن انجام گردید. از تبعات این نمایشات توجه عمومی به پرواز و شروع ابتکارات اولیه برای ساختن انواع گوناگون وسایلی بود که بتوانند در آسمان معلق مانده و احیاناً بار خاصی را از جاندان یا بیجان حمل نمایند. سرودن اشعار کوچه باغی که در آن زمان رایج بوده نیز از نتایج این حرکت بود و پیدا شدن ضرب المثل فیل هوا کردن نیز ریشه در همین نمایشات دارد. بادبادکهای که از زمان پرواز بالن در تهران تدریجاً ساخته شده و رواج و بازار گرمی داشت تا همین اواخر نیز در جشنها و مراسم عمده مورد استفاده قرار میگرفت که زندگی ماشینی تدریجاً این پدیده های ارزنده را از بین برد. شهر تبریز یکی از شهر های عمده ایران بود که پرواز بالن در آن صورت گرفت و استقبال عمومی مردم از آن زیاد بود. عکسهایی که در این صفحات ملاحظه میفرمائید از پرواز بالن در شهر تبریز گرفته شده اند و حال و هوای آنروزگار شهر های کشورمان را بخوبی نشان میدهند.

اولین وسیله سنگین تر از هوای مجهز به موتور که موفق به پرواز گردید، پرنده شماره (۱) برادران «رایت» بود. این دوبرادر توانستند با ساختن پرنده شماره (۱) پرواز تاریخی خویش را در ۱۷ دسامبر ۱۹۰۳ در «کیتی هاوک» آمریکا انجام دهند. نخستین پرواز آنها ۱۲ ثانیه بیشتر طول نکشید و در این مدت زمان هواپیما فقط ۱۲۰ پا پرواز نمود. پس از این موفقیت بزرگ تلاش فراوانی توسط پیشگامان پرواز بشر انجام گرفت. ساخت هواپیما در کشورهای صنعتی امروز جهان بسرعت دنبال شد و جهان هواپیمانی با شتابی روزافزون به پیشرفتهای زیادی نایل آمد. هواپیماها روزبروز بهتر شدند و توانایی پرواز برای مدت‌های طولانی را در مسافتات دور پیدا کردند. با افزایش توانایی هواپیماها سازندگان ب فکر شناساندن هواپیماها به کشورهای مختلف افتادند و سفرهای هوایی با این منظور به اقصی نقاط جهان آغاز شد.

تقریباً ده سال پس از اولین پرواز هواپیما نوبت به کشور ما رسید. یک خلبان روسی تصمیم گرفت با طیاره خود از نوع «بلریو» به تهران پرواز نموده و مدتی در این شهر اقامت نماید و پروازهای نمایشی برای مردم شهر داشته باشد.

در یکی از روزهای اواخر سال ۱۲۹۲ هجری شمسی مردم تهران برای اولین بار شاهد پرواز طیاره در آسمان این شهر بودند. این طیاره در ارتفاع پانزده پرواز میکرد. مردم با شنیدن غرش این مرغ آهنین با شتاب خود را به حیاط خانه‌ها، کوچه‌ها و بامهای منازل رسانیده و با شگفتی و ناباوری به تماشای آن پرداختند.

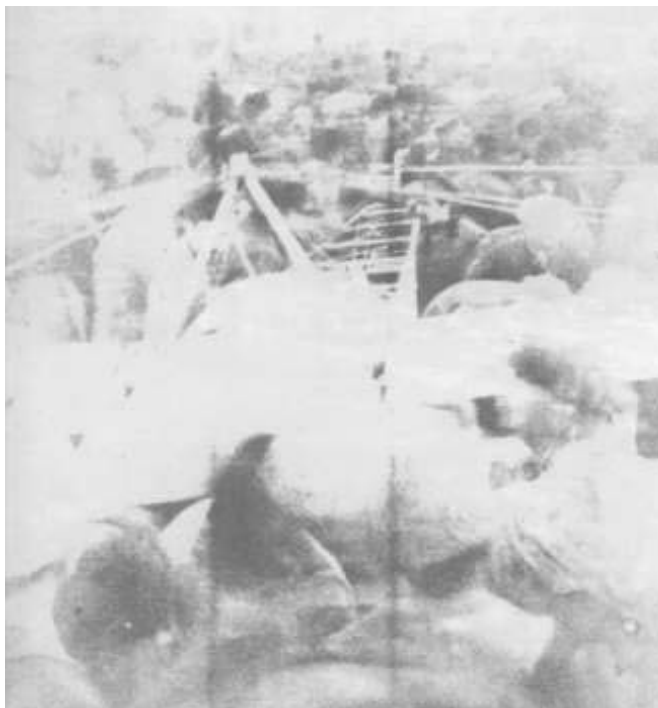
طیاره چند دقیقه ای در آسمان شهر در طیران بود. در تهران آن زمان فرودگاهی وجود نداشت. خلبان طیاره مدتی در آسمان تهران بدنبال محل مناسبی جهت فرود به جستجو پرداخت. وی نهایتاً میدان مشق دیویزیون قزاق (محل فعلی وزارت امور خارجه و نیروی انتظامی) را مناسبترین محل برای نشستن تشخیص داد. طیاره برفراز میدان چرخي زدو فرود آمد و در هنگام فرود با لوله توپي که در میدان قرار داشت تصادف کرد و آسیب دید ولی به خلبان آن صدمه ای نرسید. مردم شهر برای تماشای طیاره هجوم آوردند، حفظ نظم برآیمامورین بسیار دشوار بود. ازدحام اهالی و تجمع آنان در میدان مشق برای دیدن این مرغ آهنین چند روزی ادامه داشت. طیاره آسیب دیده از نوع «بلریو» بود. خلبانی آنرا شخصی بنام «کوزمینسکی» تبعه روسیه عهده داشت. هواپیمای آسیب دیده را جهت تعمیر به تعمیرگاه قشون که در آن زمان اطاقکی در محل باشگاه افسران ارتش بود حمل نمودند.



هواپیما در آن تعمیرگاه بوسیله خلبان روسی آن «کوزمینسکی» که برحسب معمول خلبانان آن زمان درکار فنی هواپیما هم سررشته داشت و بیاری کارمندان فنی قشون و مکانیسین روسی تعمیر و آماده شد و مجدداً برای پرواز به میدان مشق دیویزیون قزاق منتقل گردید. خلبان هواپیما «کوزمینسکی» پس از بررسی جوانب امر به این نتیجه رسید که میدان مشق فاقد فضای کافی برای پرواز هواپیماست و نمی تواند از این میدان به پرواز درآید. بناچار به تخلص برای یافتن منطقه ای مناسب افتاد و پس از گشت و گذاری در اطراف شهر محل بی سیم راکه در آن زمان " قصر قجر " نامیده میشد و زمینی صاف و مسطح داشت برای این منظور مناسب یافت.



طیاره " بلریو " را از راه زمین به این محل انتقال دادند و از آنجا پرواز دوم خود را برفراز شهر تهران انجام داد. پس از آنهم گهگاه هواپیما بصورت نمایشی برفراز شهر پرواز مینمود. این اولین باری بود که ساکنین تهران هواپیمایی را در آسمان شهر مشاهده می کردند. با فرود هواپیما " بلریو " در میدان مشق مردم شهر تهران برای تماشای آن هجوم آوردند بطوریکه حفظ نظم بسیار دشوار و ازدحام تماشاگران روزهای متمادی ادامه داشت، عکس صفحه روبرو در روز فرود در تاریخ ۱۲ دیماه ۱۲۹۲ از میدان و هجوم مردم گرفته شده است. هواپیمای آسیب دیده " بلریو " برای تعمیر به تعمیرگاه ارتش که اطاقکی در کنار میدان عشق بود منتقل گردید و پس از انجام تعمیرات جهت پرواز دوباره آماده شد



اولین ایرانیانی که در آسمان تهران پرواز کردند

از آنجا که اطلاعات اولیه مربوط به هواپیمایی و هوانوردی در ایران بنحو شایسته و مطلوب نگهداری نشده تا بتوان از مجموعه آنها نخستین تلاشهای هوایی در کشور را دقیقاً دریافت و بیان نمود، در نتیجه رجوع به اسناد معتبر موجود تنها راه تشخیص وضعیت هوانوردی است. از جمله معتبرین مدارک، مندرجات جراید خبری میباشد. روزنامه ها که بصورت مستمر انتشار می یافتند میتوانند تصویر کشیده و نشان دهند.

از جمله روزنامه هائی که همزمان با شروع فعالیتهای پروازی در کشور منتشر میشده اند جریده " ایران " است که در اخبار منشره توسط این روزنامه به وضوح میتوان تحولات هوانوردی را ملاحظه کرد. این روزنامه در شماره ۱۲ فروردین ماه ۱۳۰۱ از پرواز یک فروند طیاره روسی خبر میدهد. این طیاره از طریق بندر انزلی بسمت تهران پرواز مینماید. خبر بعدی مربوط به شماره ۲۶ فروردین ماه همین روزنامه است که مینویسد:

"آنرئوپلانی که ۱۵ فروردین از به تهران آمده عصر دیروز و پریروز در آسمان تهران پرواز کرد و پس از تماشای مردم فرود آمد" پس از استقرار هواپیما و یا بقول جریده ایران "آنرئوپلان" در تهران مسئول روسی آن پروازهای نمایشی بر فراز شهر تهران را ترتیب داد. استقبال عمومی برای مشاهده پرواز این مرغ آهنین قابل توجه بود و مردم با اشتیاق فراوان انتظار پرواز هواپیما را داشتند. تعدادی نیز داوطلب پرواز با این هواپیما بعنوان مسافر بودند. برای جلب نظرو اطمینان مردم، وزیر مختار روسیه درایران داوطلب اولین پرواز گردید. بالاخره پس از برنامه ویژگهای لازم درروز پنج شنبه ۳۰ فروردین ماه ۱۳۰۱ پرواز برفراز شهر تهران اجرا گردید. دراولین پرواز تعدادی از ایرانیان حاضر درمحل بهمراه وزیر مختار روسیه بعنوان مسافر با هواپیما پرواز نمودند. این افراد اولین ایرانیانی هستند که با هواپیما پرواز نموده اند. خبرهای مربوط به این پرواز درجریده ایران درج گردیده است. درشماره سوم اردیبهشت این روزنامه ، خبری بشرح زیر حاکی از پرواز اولین ایرانیان با هواپیما درآسمان تهران درج شده است.

" روز پنجشنبه گذشته (۳۰ فروردین ۱۳۰۱) آنرئوپلانی که ازمسکو به تهران آمده بود برای اولین دفعه مسافرینی برای گردش درهوای تهران همراه برد. دفعه اول شاهزاده محمد حسین میرزا و سرهنگ رضاقلی خان خزانه دار و مسیو شومیانسکی وزیر مختار روسیه درهوای تهران پرواز نمودند. پس از آنها سرتیپ امان الله میرزا، سرتیپ مرتضی خان، سرتیپ جعفرقلی خان و سرهنگ مساعد نظام پرواز نمودند. دردفعه سوم برای اولین بار دو نفر از نمایندگان ملت: آقای تدین و آقای شیخ العراقین زاده و سرهنگ مساعداالدوله مدت بیست دقیقه درفضای تهران مشغول سیاحت بودند از قرار اظهارات آقایان و جنابان فوق، دراطاق آنرئوپلان خیلی راحت بوده و درموقع صعود و نزول حرکات عنیفی درآنرئوپلان دیده نشده و مثل این بوده است که آدم درکشتی نشسته باشد. دراطاق آنرئوپلان صدا هم خیلی جزئی بوده و آقایان میتوانند خوب صحبت کرده و صدای یکدیگر را بشنوند... از قرار معلوم آنرئوپلان مزبور روز گذشته بطرف مسکو حرکت کرده است."

اولین خلبان ایرانی



ارتباط بین ایران و اروپا در اواخر دوران قاجار تدریجاً منجر به حضور ایرانیان در این کشورها برای دیدن دوره های آموزشی مختلف گردید. در این دوران تعدادی از صاحب منصبان قشون نیز برای آشنائی با فنون جدید نظامی به کشورهای دیگر اعزام می شدند. یکی از این صاحب منصبان **کنل محمد تقی خان پسیان** بود که برای آموزش فنون نظامی به کشور آلمان اعزام شد. برابر شواهد موجود نامبرده در ادامه دوره آموزشی مدتی نیز جهت یادگیری فنون هوانوردی تحت آموزش قرار گرفته است و از تاریخ دهم ماه شعبان تا سوم ماه شوال سال ۱۳۳۶ هجری قمری در این کشور در پروازهای آموزشی برای فراگرفتن فن خلبانی شرکت نموده است. این دوره آموزشی در ۱۲۹۶ هجری شمسی و حدود هفت سال پیش از پرواز مستقل احمد نخجوان صورت گرفته است. قرائن موجود نشان می دهد که کنل پسیان اولین ایرانی است که پرواز آموزشی خلبانی انجام داده ولی مدارکی دال بر پرواز مستقل و یا اخذ

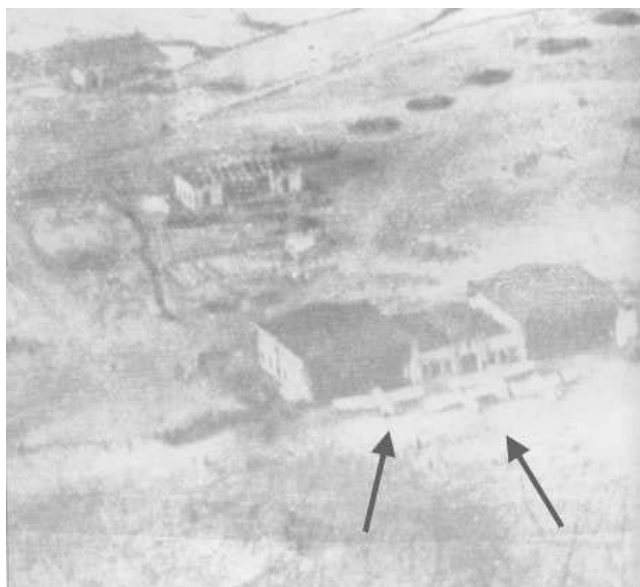
گواهینامه خلبانی از ایشان بدست نیامده است. نامبرده در اصل برای طی دوره های نظامی دیگری به آلمان اعزام شده بود و بنظر میرسد که آموزش فن خلبانی در حدود آشنائی با مقررات پرواز و بعنوان بخشی از خدمات نظامی برای ایشان پیش بینی و بمورد اجرا گذاشته شده است. در هر حال آموزشهای اولیه فنون خلبانی کنل پسیان قطعی است و به این ترتیب نخستین ایرانی در سال ۱۲۹۶ هجری شمسی شروع به آموزشی خلبانی در کشور آلمان نموده است.

در عکسی که در همین صفحه ملاحظه میفرمائید کنل پسیان با لباس هوانوردی و کلاه پرواز موسوم در آن زمان در کشور آلمان دیده میشود. کنل محمد تقی خان پسیان یکی از شجاعترین افسران ژاندارمری بود که بیشتر وقت خود را صرف مبارزه با بیگانگان و عوامل داخلی آنان نمود. کنل پسیان زمانیکه برای طی دوره نظامی در آلمان بسر میبرد بعنوان اولین ایرانی به فراگیری فن خلبانی پرداخت. در کتاب شرح حال وی که توسط چاپخانه ایرانشهر در سال ۱۹۲۷ میلادی در برلن به طبع رسیده عکسی با لباس خلبانی از کنل به چاپ رسیده است. مشارالیه بهنگام اقامت در آلمان در تاریخ دهم شعبان ۱۳۳۶ هجری قمری معادل ۱۹۱۷ میلادی وارد مدرسه خلبانی آن کشور شد و پس از ۳۳ جلسه پرواز آموزشی بعلت بیماری از ادامه پرواز صرفنظر کرد.

به این ترتیب کنل محمد تقی خان پسیان اولین ایرانی بشمار میرود که پرواز خلبانی آموزشی را انجام داده است. کنل در پایان عمر کوتاه خود هنگامیکه در خراسان بر علیه وابستگان به اجانب می جنگید به شهادت رسید.

"قلعه مرغی" اولین فرودگاه ایران

در طول سالیانی که هواپیماهای گوناگونی از کشورهای مختلف به ایران آمده و در پایتخت و شهرهای دیگر کشور نمایش هوایی ترتیب میدادند، تهران و دیگر شهرهای کشور فاقد فرودگاه بودند. همانطور که قبلاً اشاره شد اولین هواپیمائی که در تهران بزمین نشست از میدان مشق دیویزیون قزاق برای فرود استفاده کرد و برای پروازهای تعدی مجبور به انتقال به محل بیسیم و «قصر قجر» گردید. سایر پروازها نیز در پایتخت و شهرهای دیگر با انتخاب زمینی مسطح بعنوان محل فرود و پرواز انجام میگردد. به این ترتیب تا نیمه اول سال ۱۳۰۱ در هیچیک از شهرهای ایران محل معینی برای فرود و پرواز هواپیماها وجود نداشت.



در تیر ماه سال ۱۳۰۱ انگلیسیها درخواست اعزام دو فروند هواپیما به تهران را نمودند و دولت وقت ب فکر اختصاص زمین مناسب و مسطحی برای فرود آنها افتاد. با بررسیهایی که انجام گرفت زمین «قلعه مرغی» برای این منظور مناسب تشخیص داده شد. برای تسطیح زمین از زندانیان شهربانی استفاده نمودند و بیاری آنها محل نسبتاً مناسبی برای فرود هواپیماها فراهم آمد. این محل بعدها همچنان مورد استفاده هواپیماهای مختلف قرار گرفت و بتدریج به اولین فرودگاه ایران تبدیل گردید و و تاسیسات و آشیانه های هواپیما در آن ساخته شد که هنوز هم بهمان صورت اولیه وجود دارد و امروز بعنوان یکی از ابنیه مهم و میراث فرهنگی کشور به ثبت رسیده و نگهداری میشود. اخبار مربوط به هوانوردی و ایجاد تسهیلاتی نظیر فرودگاه از جمله خبرهای داغ آن زمان بشمار میآید. روزنامه «ایران» نیز با دقت و توجه خاصی اینگونه اقدامات را دنبال میکرد. خبر مربوط به این اقدام در شماره ۷ تیرماه ۱۳۰۱ روزنامه «ایران» بصورت زیر درج گردیده است:

" بطوریکه اطلاع حاصل نموده ایم قریباً دو فروند آنروپلان که متعلق به دولت انگلیس است در هوای تهران پرواز خواهند کرد و ورود آنروپلانهای مزبور قبلاً به دولت ایران اطلاع داده شد. اختصاص محلی را جهت فرود آمدن تقاضا نموده اند لذا به اداره نظمیة اطلاع داده شده که در بیرون دروازه محل مناسبی را برای پائین آمدن آنها تهیه و در صورت پست و بلندی، محل را تسطیح نمایند. اداره نظمیة نیز در اطراف قلعه مرغی، سمت امامزاده حسن را برای فرود آمدن آنروپلان اختصاص داده و عده ای از محبوسین نظمیة هم چند روز است مشغول تسطیح آنجا هستند که برای ورود آنروپلانها حاضر باشد."

بالاخره فرودگاه قلعه مرغی در موعد مقرر برای فرود هواپیماهای انگلیسی آماده میشود. یکماه بعد از این اقدامات هواپیماهای مزبور از طریق بغداد وارد تهران شده و در قلعه مرغی فرود میآیند و در تاریخ ۸ مرداد ماه ۱۳۰۱ پروازهای نمایشی خود را در تهران آغاز مینمایند. به این ترتیب میتوان هشتم مرداد ماه ۱۳۰۱ را زمان بهره برداری رسمی از اولین فرودگاه کشور یعنی فرودگاه قلعه مرغی دانست. این مطلب در شماره پنج شنبه نهم مرداد ماه ۱۳۰۱ روزنامه "ایران" بشرح زیر ذکر شده است:

"دو فروند آنروپلان انگلیسی که اخیراً از بغداد به تهران آمده و در قلعه مرغی فرود آمده از صبح روز گذشته در آسمان تهران به پرواز و نمایش مشغول بوده و در پایان در قلعه مرغی فرود آمدند."

اولین خلبان ایرانی که در آسمان ایران پرواز کرد



هوایمائی نظامی ایران تا پایان سال ۱۳۰۳ سه فروند هوایمائی یونکرس آلمانی و چهار فروند هوایمائی روسی با خلبانان و مکانیسین های آلمانی و روسی در اختیار داشت. بین سالهای ۱۳۰۲ تا ۱۳۰۴ پنج فروند هوایمائی «دوهایلاند-۹» از روسیه و هفت فروند هوایمائی (دو فروند هوایمائی مشقی اسپاد-۳ فروند هوایمائی مشقی پوتز و دوفروند هوایمائی جنگی برکه ۱۴) از فرانسه خریداری شد که هر یک از این دو کشور فروشنده تلاش میکرد زودتر هوایمآهای خریداری شده را به تهران برساند. سه نفر خلبان ایرانی که تازه از مدرسه هوانوردی روسیه فارغ التحصیل شده بودند (نایب اول قهرمانی - نایب اول امین زاده - دانشجو خلبانی اشتوداخ مسئولیت پرواز با سه فروند از پنج فروند هوایمآهای خریداری شده از آن کشور را در مسیر بادکوبه به تهران بعهده گرفتند). روز ۶ بهمن ۱۳۰۴ سه فروند هوایمائی «دوهایلاند-۹» روسی که تا بادکوبه در صندوقها حمل و در این شهر رسوا و آماده پرواز شده بودند. به خلبانی سه افسر ایرانی بمقصد تهران به پرواز درآمدند. یکی

از این هوایمآها هنگام برخاستن در فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد و میزان خسارت بهوایمآ تا حدی بود که قطعات آن با کشتی به ایران حمل شد ولی به خلبان آن آسیبی نرسید. از دو فروند دیگر که سالم وارد آسمان کشور شدند فقط یک فروند به خلبانی اشتوداخ، سالم در قزوین فرود آمد و هوایمآی قهرمانی هم با وجود رسیدن به قزوین در این شهر دچار سانحه شد. برف سنگین در قزوین باعث شد تا اشتوداخ مدتها در این شهر باقی بماند و نتواند خود را بموقع به تهران برساند. هفت فروند هوایمآی ساخت فرانسه هم که قرار بود با خلبانان فرانسوی از بوشهر پرواز و هر چه زودتر خود را به تهران برسانند سرنوشتی بهتر از هوایمآهای روسی نداشتند زیرا از این هوایمآها نیز فقط یک فروند، آن هم دیرتر از تاریخی که انتظار میرفت و با چندین فرود اجباری بین قم و تهران به مرکز رسید و بقیه هوایمآها در نقاط مختلف بین راه (کازرون، شیراز، کوههای بختیاری، اصفهان) دچار سانحه شدند و یکی از هوایمآهای «پوتز» طوری شکسته بود که حتی قابل تعمیر تشخیص داده نشد و از تعداد موجودی حذف گردید.

عیسی اشتوداخ بعنوان اولین خلبان ایرانی که با هوایمآی ایرانی از مرز هوایی کشور عبور نموده و در آسمان ایران بال گشود، خاطرات خود را در مورد این سفر تاریخی در گفتگویی چنین بیان میکند:

پس از طی دوره خلبانی با سه فروند هوایمآی «دوهایلاند ۹» خریداری شده بوسیله ارتش ایران از بادکوبه به ایران پرواز کردیم که یکی از هوایمآها بخلبانی علی اکبر امین زاده هنگام برخاستن از فرودگاه بادکوبه دچار سانحه شد و قطعات آن با صندوق و بوسیله کشتی از طریق بندرانزلی به ایران حمل گردید البته خلبانش هم با کشتی به ایران آمد. اما اینکه چرا برای عزیمت به ایران از مسکو به پرواز درنیامدیم و از بادکوبه پرواز کردیم؟ زیرا بهمن ماه بود فرودگاه مسکو پوشیده از برف و ما اغلب پروازهای آموزشی خود را در مسکو با اسکی انجام میدادیم. در حالیکه در آن موقع از سال در فرودگاه بادکوبه و فرودگاه قلعه مرغی برفی نبود. با اسکی فرود آئیم. بنابراین ناچار هوایمآها را در صندوقها بوسیله قطار تا بادکوبه حمل و در بادکوبه قطعات آنها را سوار کردیم و از آنجا در حدود نیمه بهمن به مقصد تهران به پرواز درآمدیم. قبل از حرکت از بادکوبه چند پرواز بر روی شهر انجام دادیم حتی در آخرین روز قبل از عزیمت، من کنسول ایران و اعضاء خانواده اش را که در فرودگاه بادکوبه بودند روی شهر پرواز دادم. همانطور که گفتیم هنگام برخاستن هوایمآی امین زاده سانحه دید بنابراین من و شرف الدین قهرمانی به قصد تهران فرودگاه بادکوبه را ترک کردیم. در اینجا موضوعی را باید بگویم که در آغاز شدیداً مرا ناراحت و

عصبانی کرده بود ولی بعداً فهمیدم که شانس با من بوده قضیه از این قرار بود که موقع حرکت از بادکوبه هرچه اضافه بار بود تحمیل هواپیمای من شد. با اینکه دونفر مکانیسین روسی در کابین دوم هواپیمایم بودند (درحالیکه کابین برای یکنفر ساخته شده بود) چند چمدان سنگین هم بار هواپیمای من شد، هرچه اعتراض کردم حرف من دانشجو بگوش کسی فرو نرفت. به این ترتیب هواپیمای نایب اول شرف الدین قهرمانی در قیاس با هواپیمای «من دانشجو» بسیار سبک بود. پس از زبلند شدن از فرودگاه بادکو به وطنی مقداری از مسیر، که البته بدون اطلاع از وضع هوا بود زیرا در آن زمان موضوع پیش بینی «هواشناسی» و آگاهی خلبانی از شرایط جوی مسیر پرواز در بین نبود، از فراز منجیل دچار رهوای طوفانی شدیدی شدیم بطوریکه هر لحظه از زندگی قطع امید میکردیم، سرانجام پس از ۵/۵ ساعت پرواز در نزدیکیهای قزوین سوخت هواپیماهایمان در شرف تمام شدن بود و ناچار زمین نسبتاً صافی را در مغرب قزوین و محلی بنام مهدی آباد انتخاب کردیم که نیمه برفی و گلی بود هنگام فرود در این زمین چرخهای هواپیمای شرف الدین میرزا قهرمانی به گل نشست و روی دماغ رفت، ملخش شکست و مقداری صدمه دید، ولی هواپیمای من با وجودیکه از لحاظ فرو رفتن چرخها در رگل دچار شرایطی نظیر شرایط هواپیمای قهرمانی شد معهذاً بسبب سنگین تر بودن عقبه هواپیما که از برکت دو مسافر و با رسیدن بود متوقف شد ولی روی دماغ نرفت و سانحه ای ندید. (در تصویر پائین عیسی اشتوداخ در لباس خلبانی دیده میشود)



پس از فرود ما در نزدیک قزوین برف سنگینی شروع به باریدن کرد و ما هر روز به امید فردا بودیم که زمین اجازه پرواز بدهد ولی ۲۵ روز تمام در آنجا ماندگار شدیم و در این ۲۵ روز مرتباً از زسر هنگ رضاقلی خان قوانلو (رئیس رکن سوم ستاد ارتش که دتر هواپیمائی نظامی هم جزو این رکن بود) تلگراف میرسید که چرا حرکت نمیکنید، در یکی از تلگرافهایش قوانلو اطلاع داده بود که نجوان که از پاریس پرواز کرده حالا به بغداد رسیده و به ما توصیه کرده بود که سعی کنیم هنگام عبور هواپیمای نجوان از فراز قزوین مامم بلند شویم و سه تائی به تهران برسیم ولی ما که از لحاظ زمین پرواز در شرایط نامناسبی بودیم نمیتوانستیم پرواز کنیم. البته تا آن موقع قطعات بدکی از تهران رسیده و هواپیمای قهرمانی هم تعمیر و آماده پرواز شده بود. لیکن هرچیله ای که بکار بردیم زمین اجازه پرواز نداد.

یک روز بیست شتر آوردیم و واداشتیم در طول معینی از روی زمین روی برفها راه بروند تا بلکه برفها کوبیده شود و هواپیماها بتوانند بلند شوند ولی عملاً نتیجه ای نداد. هر روز عصر آب رادیاتور هواپیماها را خالی میکردیم تا در طول شب یخ نزنند. موتور هواپیماها با آب خنک میشد و در آن زمان ضد یخ هم نداشتیم و صبح زود که پا میشدیم مقداری از برفها را در ظرفی با استفاده از بنزین گرم میکردیم و میریختیم داخل رادیاتور ولی معمولاً از شدت سرما قبل از اینکه به پمپ برسد یخ میزد.

بهرحال روزی قهرمانی موفق شد رادیاتور هواپیمایش را پر کرده و موتورش را روشن کند و با عجله بمن گفت: من از فرصت استفاده کرده سعی میکنم بلند شوم و شما هم بعد از من پرواز کن

ولي متاسفانه پس از كمی تاكسي يكبار ديگر چرخهاي هواپيمايش در برف گير كرد و بدتر از دفعه ي نشستن سانحهديد. بطوريكه ناچار شدند هواپيما را با ركاميون كرده از روي زمين به تهران حمل كنند. اما من يكهفته ديگر صبر كردم تا قدری شرايط زمين مناسبتر شود بالاخره كاسه صبر سرهنگ رضاقلي خان قوانلو لبريز شد وباتفاق رضا ميزاني مسئول دفتر هواپيماي ركن سوم ستاد ارتش به قزوین آمد تا وضع را از نزديك ببيند و سرانجام روز ۷ اسفند ۱۳۰۴ بيباري عده اي كارگر باندي بطول ۲۰۰ متر و بعرض ۱۰ متر برف منطقه را پاك كرديم معهدا زمين زير برف طوري بود كه چرخهاي هواپيما فرو ميرفت.

چاره را در اين ديديم كه شب را منتظر بمانم تا زمين يخ بزند و صبح فردا بقصد تهران پرواز كنم. خوشبختانه انتظار نتيجه داد و صبح روز ۸ اسفند موفق شدم پرواز كنم و بعداز دو ساعت پرواز د رقلعه مرغي فرود آيم. به اين ترتيب هرچند ما حدود ۲۲ روز جلوتر از نخجوان وارد آسمان ايران شديم و از اين لحاظ اولين خلبانان ايراني محسوب ميشديم كه د ر آسمان ميهن خود هدايت هواپيما را بعهده داشته ايم ليكن بعلت گرفتاري در برف قزوین من بعنوان دومين خلبان ايراني از نظر رسيدن به تهران بشمار مي آيم.

اولين خلبان ايراني كه در تهران فرود آمد

هنگاميكه هواپيماهاي خريداري شده از روسيه، بوسيله خلبانان ايراني از بادكوبه به سوي تهران به پرواز در آمدند و هواپيماهاي رسیده از فرانسه در بوشهر با خلبانان فرانسوي عازم تهران گرديدند و هيچكدام انطور كه انتظار ميرفت نتوانستند بموقع خود را به پايخت برسانند، سرهنگ **نخجوان** نيز كه فارغ التحصيل مدرسه خلباني فرانسه گرديده بود با يك فروند هواپيماي « برگه-۱۹ » خريداري شده بوسيله ارتش ايران از فرودگاه «ويلاکويلي» پاریس به مقصد تهران پرواز كرد. در آن عصر، هواپيماي ، با وجود پشت سرگذاشتن تجربيات جنگ جهاني اول، هنوز به آن درجه ا ز رشد و تكامل فني نرسیده بود كه پرواز در مسيرهاي طولاني را با برخورداري ا ز حدود ايمني مورد انتظار امكان پذير سازد و هنوز چنين پروازهاي، در سطح جهاني، جنبه قهرماني خود را حفظ كرده بود. اما هوانورداني كه در پي كسب نام و شهرت قهرماني آسمانها، تن به مسابقات هوانوردي در مسيرهاي طولاني ميدادند معمولاً خلبانان كار كشته اي بشمار ميرفتند كه در امر تجربيات هوانوردي فراز و نشيب بسياري همراه با چشيدن طعم پيروزيها و يا شكستها پيموده بودند. نخستين هوانورد جوان و تازه كار ايراني در پرواز خود از فرانسه به ايران فقط به اتكاء ۲۰۰ ساعت پرواز آنهم شامل پروازهاي آموزشي و ديده باني، مسير طولاني پاریس-تهران را د رپيش داشت. سرهنگ نخجوان در يکي از روزهاي بهمن ۱۳۰۴ شمسي در فرودگاه «ويلاکويلي» پاریس هواپيماي برگه-۱۹ را بپرواز در آورد.

با مطالعات و تجزيه و تحليل بسيار مناسبترين مسير براي اين پرواز طولاني و تاريخي كه براي اولين بار انجام ميگرفت ا زمبداء به ايستر، و نيز، مكدار، اسكي شهر، حلب، بغداد و تهران تشخيص داده شد. بهنگام فرود در اسكي شهر تركيه بدليل نامناسب بودن زمين فرود و گل و لاي فراوان هواپيماي «نخجوان» دچار سانحه شد.



فرانسوي ها که عملاً در رقابتي نزدیک با روسها مي خواستند هرچه سريع تر یک هواپيماي فرانسوي به تهران برسد با عجله هواپيماي جديدي از نوع " برگه -۱۹" را از فرانسه به ترکیه فرستادند تا «نخجوان» بتواند مسیر خود را ادامه داده و در تهران فرود آید. پرواز درياقيمانده مسیر بدون هیچ اشکاي ادامه یافت و «نخجوان» در آخرین تخش از آن از بغداد به سوي تهران پرواز نمود و از فراز قزوین که هواپيماي روسي «اشتوداخ» در آن بدلیل بارش برف سنگین زمین گیر شده بود عبور نمود و سرانجام در روز پنجم اسفندماه ۱۳۰۴ به تهران رسید و در قلعه مرغي سلامت فرود آمد و به این ترتیب براي اولین بار یک هواپيماي متعلق به ایران بوسیله خلبان ایراني در آسمان پایتخت دیده شد و در فرودگاه تهران به زمین نشست. سرگرد " نخجوان" پیشگام پرواز در مسیر طولاني پاریس- تهران نیز میباشد.

Sozlerim.blogfa.com

اولین دانشجویان خلبانی

بمنظور تامین کادر پروازی و نفرات فنی مورد نیاز برای نگهداری و انجام تعمیرات هواپیماهای خریداری شده و پرواز آنها لزوم آموزش محصلین ایرانی در سال ۱۳۰۱ مورد توجه قرار گرفت. بهمین منظور اولین دسته از افسران ایرانی که از رشته های مختلف ارتش انتخاب شده بودند در ۱۳ خرداد ماه ۱۳۰۲ جهت آموزش هواپیمایی به کشور فرانسه اعزام شدند. در بین این عده سرهنگ احمدخان نجوان، نیز حضور داشت که بمنظور تحصیل در رشته هواپیمایی و فراگرفتن فن خلبانی اعزام گردید و بعداً بعنوان نخستین خلبان ایرانی موفق به طی دوره و دریافت گواهینامه خلبانی گردید. در خرداد سال بعد هم ده نفر محصل ایرانی برای آموزش خلبانی به روسیه فرستاده شدند. آموزش این دودسته حدود دو سال بطول انجامید و بالاخره از اواخر سال ۱۳۰۴ تدریجاً همه آنها پسا از اخذ گواهینامه خلبانی به کشور مراجعت نمودند و اولین افسران ایرانی بشمار میآیند که در سازمان هواپیمایی نظامی ایران مشغول بخدمت شدند و هواپیماهای خریداری شده را بپرواز درآوردند. از جمله کسانی که بعنوان اولین محصلین ایرانی جهت طی دوره خلبانی به روسیه اعزام شدند، عیبه خان طیار (اشنوداخ) بود. وی در گفتگویی خاطرات خود را زاجگونگی اعزام و طی دره خلبانی در روسیه چنین بیان نموده است:

" با علاقمندی و وابستگی هائی که به کار هواپیمایی پیدا کرده بودم خبردار شدم که ارتش میخواهد ده نفر محصل برای طی دوره خلبانی نظامی به روسیه اعزام دارد که قاعدتاً یکی از شرایط، آشنائی بزبان روسی بود. من هم که قبل از مدرسه متوسطه نظام در مدرسه دیویزیون قزاق تحصیل میکردم بزبان روسی آشنائی کامل داشتم. من با اطلاع از ماجرا بلافاصله به ارکان حرب مراجعه و داوطلبی خودم را اعلام کردم و در معاینات پزشکی و آزمایش زبان روسی قبول شدم.



اول باید بگویم که اولین کسی که برای طی دوره خلبانی بخارج اعزام شد سرلشکر احمد نجوان بود که در درجه سرهنگی بفرانسه رفت و مرحله دوم ما ده نفر بودیم که به روسیه فرستاده شدیم، اما ۹ نفر دیگر که برای اعزام به مدرسه خلبانی روسیه قبول شدند، عبارت بودند از نایب اول سوار شرف الدین میرزا قهرمان- نایب اول مالی فرهاد میرزا - نایب اول بایندر - ملقب به ساعد سلطان- نایب اول پیاده علی اکبر امین زاده- نایب دوم پیاده محمد باقرخان افشار طوس- نایب دوم قلمی (دفتری) حسین حقی- نایب سوم سوار مهدیقلی میرزا قهرمانی- معین نایب سوم سوار ابراهیم بیات ماکونی و شاگرد سال آخر متوسطه نظام مسعود دیبا. اواخر خرداد ماه ۱۳۰۳ بود که بوسیله اتومبیل از تهران به بندرانزلی و از آنجا با کشتی تا بادکوبه و از بادکوبه بوسیله قطار تا مسکو رفتیم. بمحض رسیدن به مسکو و معرفی خودمان به مدرسه خلبانی، معاینات دقیق پزشکی مجدداً شروع

شد و بعلاوه با هریک از ما چندین جلسه پرواز انجام دادند تا عکس‌العمل‌های ما را در پرواز بفهمند، نتیجه اینکه در مرحله اول فقط چهار نفرمان برای شروع پرواز پذیرفته شدیم که من بودم، شرف الدین میرزا قهرمانی- مهدی قلی میرزا قهرمانی و علی اکبر امین زاده- شش نفر بقیه را برای معالجه و طی دوره مکانیکی هواپیمائی به پطروگراد فرستادند.

در اثر معاینات دقیق معلوم شده بود که هر کدام از این شش نفر ناراحتی‌های جسمی بخصوصی دارند مثلاً یکی قلبش نارسانی داشته، دیگری کبدش و غیره و پزشکان اعلام نظر کرده بودند که باید مدتی تحت معالجه قرار گیرند و بعد مجدداً آزمایش شوند بنابراین تصمیم گرفته شده بود تا برای جلوگیری از اتلاف وقت در طول مدتی که تحت معالجه هستند دوره مکانیکی هواپیما را طی کنند. بعداً چهار نفر یعنی: بیات ماکوئی- مسعود ریبا- افشار طوس و حسین حقی معالجه شده و به مدرسه خلبانی بازگشتند. که البته مدتی بعد از ما چهار نفر اول، دوره خلبانی را به پایان رسانیده به ایران بازگشتند.

دوره آموزش خلبانی ما حدود ۱۸ ماه بود. البته در آن زمان برای دوره خلبانی روسیه مدت زمان معینی وجود نداشت و حتی شاگردان مجبور نبودند که قبل از کسب اجازه پرواز مستقل یک حداقل ساعات معین را آموزش پرواز زود فرمانه داشته باشند بلکه فقط به استعداد بستگی داشت. در مدرسه ای که ما بودیم متجاوز از سیصد شاگرد خلبانی آموزش میدیدند که بطور متوسط ما در ردیف شاگردان مستعدی بودیم که در کمترین مدت دوره خلبانی را طی کردیم. انواع هواپیمائاتی که ما بوسیله آنها پرواز آموزشی انجام میدادیم «آرو-۵۰۴» - «دوهایلاند ۹ آ» و «یونکرس- ۲۱» بودند.

نخستین خلبان ایرانی

با تشکیل «دفتر هواپیمائی» در دایره عملیات ارکان حرب کل قشون و خرید هواپیما از کشورهای آلمان، فرانسه، روسیه لزوم آموزش خلبانان و مکانیسین‌های پرواز مورد توجه قرار گرفت. پرواز هواپیماها در داخل کشور با بهره‌گیری از خلبانان خارجی که بصورت کنتراتی در استخدام ایران بودند صورت میگرفت و لازم بود هرچه زودتر خلبانان ایرانی جایگزین آنان شوند. با اعزام اولین دسته از افسران ایرانی در ۱۳ خرداد ماه ۱۳۰۲ به کشور فرانسه آموزش فنون هوانوردی آغاز شد و متعاقب آن در خرداد ماه ۱۳۰۳ دومین گروه راهی کشور روسیه شدند.



از جمله کسانی که در دسته اول به فرانسه اعزام شدند سرهنگ احمد «خان نجوان» بود که برای تحصیل در رشته هوانوردی و فراگرفتن فن خلبانی اعزام گردید. آموزش خلبانی گروه اعزامی حدود دو سال بطول انجامید. سرهنگ احمد «خان نجوان» نخستین ایرانی بود که پس از حدود یکسال و نیم دوره را با موفقیت به پایان رسانید و موفق به اخذ گواهینامه خلبانی گردید. نجوان در مدرسه خلبانی «ایست» فرانسه دوره خود را به پایان رسانید. استاد خلبان او شخصی بنام «ورین» بود. سرانجام نجوان در روز ۱۶ دیماه ۱۳۰۳ برابر با ۶ ژانویه سال ۱۹۲۴ موفق شد اولین پرواز مستقل خود را به انجام برساند و این روز بعنوان نخستین روز از پرواز مستقل یکنفر ایرانی در تاریخ هوانوردی است که از آن پس هزاران دانشجوی خلبانی ایرانی یکی پس از دیگری با طی دوره های مختلف بر روی انواع گوناگونی از هواپیماها پروازهای مستقل خود را انجام داده اند.

سرهنگ نجوان پس از پرواز مستقل دوره خلبانی را در فرانسه ادامه داد و نهایتاً با یکفرود هواپیمای «برگه - ۱۹» خریداری شده برای ایران از فرانسه بسمت تهران پرواز نمود و در اسفند ماه سال ۱۳۰۴ در تهران فرود آمد و از همان روز بعنوان نخستین خلبان ایرانی مشغول بخدمت در هواپیمایی نظامی ایران شد.

اولین کسی که در ایران خلبانی آموخت



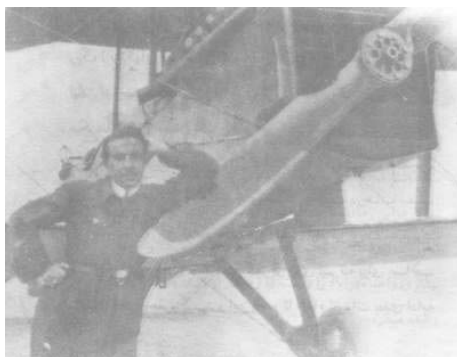
نایب سوم علی اصغر ملک اولین کسی است که فن خلبانی را در ایران فرا گرفته است. وی در تاریخ اول تیر ۱۳۰۹ از عهده کلیه امتحانات و آموزشهای پروازی برآمده و دوره خلبانی را با موفقیت به پایان رسانیده است و بعنوان خلبان مشغول بخدمت گردیده است. این موضوع با درج در ماده ۱۶ حکم شماره ۵۹ اداره هواپیمایی کل قشون رسمیت یافته است. پس از تأسیس مدرسه خلبانی، اخذ گواهینامه این مدرسه، شرط رسمیت در خلبانی نظامی و استفاده از مزایای قانونی آن تعیین و ابلاغ شده است. دستور جدید موجب شد تا علی اصغر ملک که در آن موقع در درجه نایب دومی و کفالت آجودانی فوج شماره ۱ مختلط هواپیمایی را داشت با حفظ شغل سازمانی دروه مدرسه خلبانی رانیز مجدداً طی نماید. پس از اتمام موفقیت آمیز و مجدد دوره نامبرده طبق ماده ۱۵ حکم شماره ۹۶ مورخه ۲۷ اردیبهشت ماه ۱۳۱۲ قوای هوایی «خلبان مدرسه دیده» و دارای گواهینامه رسمی شناخته شده است. به این ترتیب علی اصغر ملک اولین کسی نیز بشمار میرود که فارغ التحصیل مدرسه خلبانی در ایران شده و تصدیق خلبان این مدرسه را دریافت کرده است. (در تصویر پائین نامبرده به عنوان معلم خلبان در کابین عقب دیده میشود)



اولین صاحب منصب مسئول فرودگاه

فرودگاه‌های اولیه فاقد هرگونه امکانات درمقایسه با وضعیت امروز بودند. این فرودگاه‌ها اکثراً حتی فاقد آشیانه هواپیما بوده و عملاً میدان بزرگ و مسطحی بعنوان فرودگاه شناخته میشد. هواپیماهای آن عصر و زمان حتی فاقد دستگاه‌های ارتباطی و بیسیم بودند و در نتیجه برج کنترل فرودگاه نیز وجود نداشت. باندهای پروازی نیز مفهومی نداشتند و درمیدانی مسطح پوشیده از چمن و یا خاک هواپیماها از هر جهت که میخواستند پروازا نموده و یا فرود میامدند. رمپ پروازی گوشه ای از این میدان را تشکیل میداد که به محل تعمیر و نگهداری نزدیکتر باشد و ارزش ویژه دیگری نداشت. بزرگترین فرودگاه‌ها آنهایی بودند که آشیانه ای برای هواپیما و سرپناهی برای پرسنل فنی داشتند تا در آنها تعمیرات لازم انجام شود. در چنین شرایطی اختصاص افرادی خاص برای رتق و فتق امور در فرودگاه ضروری بنظر نمیرسید و مسئولین و فرماندهان اصلی در طول روز امور فرودگاه را درکنار سایر وظائف و مسئولیت‌های پروازی انجام نمیگرفت و فعالیتها در طول روز و هوای خوب صورت میپذیرفت. افزایش حجم پروازها و تنوع هواپیماهای مختلف اجرای امور تعمیر و نگهداری در ساعاتی غیر از ساعات پرواز و بالاخره برگشت دیر وقت هواپیماها از ماموریت‌های دور بر لزوم توجه به فرودگاهها و اجرای وظائف تحت نظر مسئولین آموزش دیده و آشنا به مسائل تاکید مینمود و فرماندهان فرودگاه قلعه مرعی که بزرگترین فرودگاه کشور در آن زمان بود نیز ب فکر چاره جوئی افتاده و بهمین منظور در آذرماه سال ۱۳۰۹ برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی ایران یک نفر از افسران با عنوان « صاحب منصب مسئول فرودگاه » با وظائف مشخص و مدون تعیین گردید. بر مبنای حاکم صادره کنترل کلیه امور فرودگاه قلعه مرعی از لحاظ اجرای مقررات ایمنی پرواز، تعیین خط حرکت و خط نشستن طیارات، تعیین سمت گردش پس از برخاستن و به هنگام نشستن و گزارش تخلفات پروازی بعهده صاحب منصب مزبور گذاشته شد. این وظیفه را شخص ثابتی عهده دار نبود و مانند نگهبانان بصورت هفتگی تعیین و ابلاغ میگردد. بر مبنای شرح وظائف تعیین شده اداره کلیه امور فرودگاه و برج مراقبت پروازی عملاً بعهده این صاحب منصب گذاشته شده بود تا با وسائل ابتدائی آن عصر به ایفای مسئولیت بپردازد و مسئولیت‌های راکه امروز در فرودگاه‌های بزرگ باید با انواع تجهیزات مدرن و پیشرفته و با بهره گیری از گروه‌های تخصصی مختلف به اجراء درآورد و به تنهایی به انجام رساند.

اولین هواپیمائی که در ایران تعمیر و مونتاژ گردید



در سال ۱۳۰۹ یک بدنه کامل از هواپیماهای نوع « دو هویلا ند۹-آ » در تعمیرگاه قلعه مرعی توسط ستوان دوم سیاوش سیاهپوش تعمیر و با استفاده از بال‌های آماده (یدکی) به یک هواپیمای کامل مبدل و آماده پرواز گردید. هواپیمای مزبور که فی الواقع نخستین محصول نیروی هوائی ایران بود خلبانی ستوانیکم مهدی سپه‌پو رو سرنشینی ستوان ۲ سیاه پوش که مسئولیت ساخت بدنه و آماده پرواز نمودن آن را بعهده داشت، آزمایش هوائی شد و پس از چند آزمایش از هر نظر هم‌طراز هواپیمای دو هویلا ند۹-آ

خریداری شده از دولت شوروی شناخته شد. اولین بار که این هواپیما پس از پرواز در فرودگاه قلعه مرعی نشست عموم افسران خلبان و کارکنان فنی حاضر در فرودگاه ستوان سیاهپوش را روی دست تا باشگاه افسران پادگان قلعه مرعی با اظهار مصرت و برآوردن فریادهای شادی انتقال دادند. این هواپیما چندین سال با شماره ۱۵-۱۵ در نیروی هوائی مشغول خدمت و پرواز بود. پس از خارج شدن هواپیماهای « دو هویلا ند-۱۹ » از خدمت نیروی هوائی این هواپیما هم از خدمت خارج گردید

صحیه (بیمارستان) در سازمان هواپیمائی نظامی ایران

تا دی ماه ۱۳۱۰ در اداره هواپیمائی کل قشون واحد بهداشتی وجود نداشت بطوریکه اگر یکی از کارکنان این اداره حین انجام وظیفه در آشیانه هواپیماها دستش خراش بر میداشت برای پانسمان آن ناچار بود به صحیه قوای بری (بهداری نیروی زمینی) مراجعه کند. کلیه معالجات و معاینات نیز بعهد صحیه قوای بری بود. در دی ماه ۱۳۱۰ برای اولین بار صحیه ای برای اداره هواپیمائی کل قشون در نظر گرفته شد و یکنفر طبیب غیرنظامی موسوم به نقی خان نقی با حقوق ماهانه ۱۲۰۰ قران برای مدت سه سال بطور کنترات استخدام گردید. در تاریخ بهمن همین سال نیز یکنفر داروساز غیر نظامی بنام علیخان سامی با حقوق ماهی ۲۲۰ قران و نیز در تاریخ دهم خرداد سال ۱۳۱۱ دوفنر پرستار صحیه به اسامی رضا خوشبین و باقر عطریان هریک با حقوق ۱۵۰ قران استخدام شدند. این دوفنر برای طی دوره پرستاری قشون اعزام و پس از طی دوره از تاریخ ۸ آذر ۱۳۱۳ در خدمت صحیه اداره هواپیمائی مشغول خدمت شدند. در تاریخ ۱۴ آذر ۱۳۱۱ هم یک طبیب دیگر بنام احمد خان مجل با حقوق ۱۱۰۰ قران استخدام گردید که تا آخر تیر ماه ۱۳۱۳ یک واحد بهداری به ریاست سروان دکتر محمد ریاحی که کفیل سرویس جراحی مریضخانه نمره ۳ قشون بود، با انتقال به قوای هوائی در واحد هوائی مهرآباد تشکیل شد. دکتر مرتضی شیخ هم که دوره شش ماهه اولیه خدمت نظام وظیفه خود را در قوای هوائی طی کرده بود از ۱۵ اردیبهشت ۱۳۱۴ با درجه نایب سومی وظیفه بخدمت صحیه قوای هوائی تا پایان خدمت نظام وظیفه خود ادامه داد. در سال ۱۳۱۶ در پارک مرکزی جنب کارخانجات هواپیمائی شهپاز سروان دکتر سیدهاشم شافع بعنوان رئیس بهداری پارک مرکزی شروع به کار نمود، در این زمان ساختمان بهداری مرکب از پنج اطابق و پرسنل آن شامل سه پزشکیار و یک داروساز بود و همچنین دکتر ثابت تصدی بهداری واحد مهرآباد را داشت که زیر نظر بهداری پارک مرکزی انجام وظیفه میکرد.

اولین مدرسه مکانیکی قوای هوایی !

از اول شهریور ۱۳۱۰ اولین مدرسه مکانیکی در قلعه مرعی تاسیس گردید. اولین کادر آموزشی این مدرسه سه نفر غیرنظامی بودند که به نسبت میزان تحصیلات با حقوقهای ماهانه ۳۵۰ قران- ۲۵۰ قران و ۲۰۰ قران استخدام شدند. این مدرسه بعداً با نام هنرستان نظامی به دوشان تپه انتقال یافت. اولین دوره مدرسه مکانیکی شامل سی نفر غیرنظامی واجد شرایط بود که از بین داوطلبان تحصیل در این مدرسه پس از گذراندن آزمایشات بهداشتی انتخاب و از ۲۴ مهرماه ۱۳۱۰ تحصیلات فنی خود را آغاز کردند. توضیح اینکه سه نفر از محصلین مذکور در طول تحصیل از مدرسه اخراج و چهار نفر از آنان بعلت مردودی، در امتحانات نهائی، موفق به انجام خدمت فنی در هواپیمائی نشدند. بنابراین از سی داوطلب پذیرفته شد هدر اولین دوره مدرسه مکانیکی هواپیمائی کل قشون ۲۳ نفر با طی موفقیت آمیز دوره ۲۱ ماه و ۹ روزه مدرسه (از ۲۴ مهر ۱۳۱۰ تا پنجم مرداد ۱۳۱۲) به نسبت معدل با درجات «معین نایب» دومی یا وکیل یکمی و حقوق ماهانه حداکثر ۲۵۰ قران و حداقل ۱۰۰ قران مشغول خدمت در قسمتهای مختلف فنی قوای هوائی گردیدند. توضیح اینکه در سالهای اولیه تاسیس مدرسه مکانیکی هیچگونه فوق العاده فنی حین تحصیل به هنرجویان این مدرسه تعلق نمی گرفت ولی از تاریخ ۳۰ دیماه ۱۳۱۴ موافقت شد که در دوره تحصیل به هنرجویان مدرسه مذکور ثلث مدد معاش مقرر کارکنان فنی پرداخت گردد. این مدرسه که بعداً «آموزشگاه فنی هوائی» نامیده شد تا شهریور سال ۱۳۲۰ موفق گردید تا دوره هشتم خود را فارغ التحصیل نماید و عده کثیری درجه دار فنی به سازمانهای نیروی هوائی تحویل دهد.

اولین مدرسه خلبانی

در شهریور سال ۱۳۱۱ مدرسه خلبانی تاسیس گردید. محصلین اولین دوره مدرسه خلبانی که از بین صدها داوطلب بعنوان واجدین شرایط انتخاب و پذیرفته شدند بیست نفر بودند. برنامه مدرسه از یکم مهرماه ۱۳۱۱ شروع شد و تا تاریخ ۱۵ تیر ۱۳۱۳ بطول انجامید از بیست نفر داوطلب مورد بحث

پنج نفر بعل مختلف از جمله عدم استعداد خلبانی به طی دوره موفق نشدند و یک نفر هم درست ۱۶ روز پیش از پایان دوره خلبانی در اثر سانحه ناشی از عدم رعایت مقررات پرواز و انجام مانورهای غیرمجاز در ارتفاع پائین درگذشت. از ۲۰ نفر داوطلب نخستین دوره خلبانی ۱۴ نفر فارغ التحصیل و با درجه معین نایب دومی به جمع خلبانان هوایی پیوستند. دوره دوم خلبانی نیز در تاریخ ۱۵ شهریور ۱۳۱۴ هیجده فارغ التحصیل داشت. این مدرسه که یکبار به «مدرسه خلبانی» و سپس به هنرستان خلبانی و بالاخره به آموزشگاه خلبانی تغییر نام داد دائماً در تلاش بود که هر سال عده بیشتری خلبان تعلیم و نیاز روزافزون نیروی هوایی را برطرف سازد، بطوریکه در فواصل سالهای ۱۳۱۵ و ۱۳۲۰ برای هر دوره حتی عده کثیری از مشمولین خدمت نظام وظیفه را نیز که حائز شرایط بودند می پذیرفت و عده ای از این سربازان پس از طی دوره خدمت زیر پرچم داوطلبانه بخدمت خود در نیروی هوایی ادامه میدادند و بقیه دریابان خدمت وظیفه مرخص میشدند. تلاش برای آموزش عده هرچه زیادتیر خلبان نظام با جدیت ادامه یافت بطوریکه در پنج سال پیش از شهریور ۱۳۲۰ عده هوانوردان تحت تعلیم آموزشگاه خلبانی هیچوقت از حدود ۳۰۰ نفر کمتر نبود.



هوابیمای دو نفره پوتر ۸ که از آن به منظور آموزش خلبانی استفاده میشد!

اولین مدرسه دیدبانی هوایی

از تاریخ اول دیماه ۱۳۱۲ مدرسه دیدبانی هوایی که دوره آن یکسال بود با شرکت هیجده نفر از افسران که از صنوف دیگر قشون به قوای هوایی منتقل شده بودند تشکیل گردید. این ۱۸ نفر در اول آبان ۱۳۱۳ مدرسه دیدبانی را به پایان رسانیده و برای طی دوره خلبانی به مدرسه خلبانی معرفی شدند که عده ای از آنان دوره خلبانی را با موفقیت طی نمودند و عده دیگر که چنین توفیقی

نیافتند با شغل دیدبانی در قسمتهای مختلف قوای هوایی مشغول خدمت شدند. در تاریخ اول مهر ۱۳۱۳ برای اولین بار ۱۲ نفر از فارغ التحصیلان مدرسه نظام قشون (دانشکده افسر ارتش) که بدرجه نایب دومی کادر ثابت مفتخر شده بودند و نیز ۲۱ نفر از مشمولین دیپلمه فارغ التحصیل مدرسه مذکور با درجه نایب سومی وظیفه، داوطلب خدمت در قوای هوایی و به این نیرو منتقل گردیدند. این افسران بمعیت سایر داوطلبان که جمعاً بالغ بر ۴۰ نفر بودند دوره دوم مدرسه دیدبانی هوایی را طی کردند و سپس عده ای از آنان موفق به طی مدرسه خلبانی گردیدند و با انقضای خدمت زیر پرچم بعنوان کادر ثابت بخدمت ادامه دادند و با طی دوره دانشکده افسر ارتش (از مهر ۱۳۱۴) فارغ التحصیل دوره دانشکده مذکور نیز محسوب شدند. در مدرسه دیدبانی که از اسفند ۱۳۱۳ به « دانشکده دیدبانی» تغییر نام داد تا پیش از شهریور ۱۳۲۰ عده ای از افسران نیروی هوایی و داوطلبان سایر واحدهای ارتش، و همانطور که اشاره شد جمعی از افسران احتیاط، آموزش دیده و فارغ التحصیل شدند. از سال ۱۳۱۸ دیدبانی هوایی بعنوان یکی از رشته های آموزشی دانشکده افسری ارتش محسوب شد.

تاسیس دانشکده فنی هوایی

از فروردین ۱۳۱۵ دانشکده فنی هوایی جهت آموزش عده ای افسر فنی در دوشان تپه بوجود آمد، داوطلبان این دانشکده با دیپلم علمی ششم متوسطه نام نویسی و پس از دوسا لتحصیل با درجه ستوان دومی در مشاغل فنی نیروی هوایی مشغول خدمت میشدند، دوره اول این دانشکده شامل ۲۷ دانشجو بود که در فروردین ۱۳۱۷ فارغ التحصیل شدند دوره های دوم و سوم هر یک ۳۰ نفر بودند که به ترتیب از اول مهر ۱۳۱۷ و ۱۳۱۸ شروع گردید. دانشجویان دوره سوم درست ۲۳ روز پیش از واقعه سوم شهریور ۱۳۲۰ فارغ التحصیل شدند. دوره چهارم دانشکده نیز در مهر ۱۳۱۹ با سی نفر شروع شد که سال دوم تحصیلی خود را در دانشکده افسری ارتش گذرانیدند. دوره پنجم شامل یازده نفر بودند که سال اول تحصیلی را مانند دوره چهارم با استقرار در دانشکده افسری ارتش گذرانیده و برای سال دوم تحصیلی بین رشته های مختلف دانشکده مذکور تقسیم شدند (برحسب تمایل چند نفر از آنان هم داوطلب طی سال دوم رشته هوایی دانشکده افسری گردیدند).

اولین مدرسه "معلم خلبانی"

علاوه بر آموزشگاههای فنی -خلبانی و دانشکده های دیدبانی و فنی از سال ۱۳۱۴ یک مدرسه نیز جهت آموزش «معلم خلبان» در مهرآباد بوجود آمد که اولین دوره آن شامل شش نفر خلبان بودند که در تاریخ ۲۳ فروردین ۱۳۱۶ فارغ التحصیل گردیدند. این مدرسه در دوره های مختلف موفق به آماده نمودن عده قابل توجهی معلم خلبان برای رفع احتیاجات آموزشگاه خلبانی گردید.



اولین تمیر یادبود هواپیمائی در ایران

به یادبود تاسیس پست هوائی در ایران در سال ۱۳۰۴ اولین تمیر یادبود، برای مراسلات پست هوائی انتشار یافت. وزارت مالیه ایران در تاریخ آبان ۱۳۰۴ طرح چنین تمیری را بین صاحبان ذوق و هنر به مسابقه گذاشت تا یک طرح مورد قبول کمیسیون مخصوص مربوطه قرار گیرد و به طراح پیشنهاد کننده آن مبلغ یکصد تومان جایزه داده شود. موضوع این مسابقه در روز دوشنبه ۱۱ آبان ۱۳۰۴ روزنامه ایران بعنوان اعلان به آگاهی عموم رسیده است. اعلان توسط وزارت مالیه منتشر شده و از همه صاحبان ذوق صنعتی و هنری و ارباب صنایع مستظرفه در ایران که مایل باشند در تهیه این تمیر تاریخی شرکت کنند دعوت بعمل آورده است. در بخشی از اعلان آمده است که علاقمندان: از تاریخ این اعلامیه تا مدت سه ماه می توانند طرح پیشنهادی خودشانرا که حاوی شرایط فوق الذکر باشد تهیه و به ضمیمه آدرس کامل تهیه کننده در پاکتی مهور (در روی پاکت قید شود که مربوط به تمیر پست هوائی است) به اداره خزانه داری کل- شعبه اوراق بهادار تسلیم نمایند. پس از انقضای مدت در حضور کمیسیون مخصوصی که در وزارت مالیه معین و تاریخ انعقاد آنرا به اطلاع عموم خواهد رساند، با حضور کلیه پیشنهاد دهندگان پاکتها را بازو بصاحب صنعتی که طرح آن از هر حیث مطبوع بوده و مورد تصدیق کمیسیون مزبور واقع شود یکصد تومان نقداً بصورت انعام اعطاء خواهد گردید. وزارت مالیه- نمره ۱۶۳۸

نخستین سازمان هواپیمائی قشون ایران

تا خرداد ۱۳۰۳ با وجود اینکه هواپیمائی قشون ایران دارای تعدادی هواپیما بود معهذاً بعلت نبودن پرسنل ذیصلاح ایرانی، اداره این سازمان مستقیماً بوسیله ارکان حرب کل قشون و از طریق دفتر هواپیمائی مربوطه انجام میگرفت. در تاریخ ۱۱ خرداد ۱۳۰۳ برای اولین بار فرمان تاسیس صنف «هواپیمائی کل قشون» بعنوان یک سازمان مشخص صادر شد و سرهنگ احمد «خان نخجوان» به فرماندهی این سازمان منصوب گردید که بهنگام تاسیس این سازمان هنوز به ادامه تحصیلات خلبانی خود در فرانسه مشغول و به ایران مراجعت نکرده بود. شرکت «یونکرس» بهنگام انعقاد قرارداد برای انجام فعالیت هواپیمائی مسافری در ایران متعهد به ایجاد یک مدرسه خلبانی در ایران شده بود که موفق به انجام تعهد خود نگردید و بعداً در سال ۱۳۰۳ نیز یکنفر افسر خلبان فرانسوی موسوم به «ردیف» جهت ایجاد آموزشگاه خلبانی استخدام شد ولی او هم موفق به ایجاد آموزشگاه مورد بحث نشد در فرمان تاسیس سازمان هواپیمائی نظامی در مورد تاسیس مدرسه خلبانی تاکید شده و سرهنگ سیف الهه خان، صاحب منصب ارکان حرب قشون به ریاست این مدرسه گمارده شده بود ولی هیچیک از آنها موفق به تاسیس مدرسه نشدند. پس از ورود سرهنگ احمد نخجوان به کشور، در تشکیلات هواپیمائی نظامی ایران که او از یکسال پیش و هنگامیکه هنوز در کشور فرانسه به فراگرفتن فنون خلبانی ادامه میداد به ریاست آن منصوب شده بود تغییراتی داده شد. سازمان جدید نخستین سازمانی است که تحت عنوان «اداره هواپیمائی کل قشون دولت ایران» تشکیل و برای اولین بار بعنوان یکی از ادارات مستقل تابع ارکان حرب کل قشون بشمار آمد.

اولین و تنها وسیله نقلیه اداره هواپیمائی کل قشون ایران

در اواخر فروردین ۱۳۰۵ برای اولین بار کارکنان اداره هواپیمائی کل قشون ایران از یک دستگاه اتوبوس (هانز الوید) برای ایاب و ذهاب خود بهره مند شدند و بموجب ماده ۳ حکم نمره ۴ مورخه ۳۱ فروردین ۱۳۰۵ خط سیر اتوبوس منحصر بفرود این اداره ابلاغ شد. موضوع جالب توجه در این مورد، اقدام به درج خط سیر اتوبوس منحصر بفرودسازمان هواپیمائی نظامی کشور در احکام رسمی، آنهم تحت یک ماده مستقل است و نشان میدهد که در آن هنگام وسائط نقلیه موتوری چه قدر و منزلتی داشته قشون ایران بطور اعم و سازمان هواپیمائی نظامی جدیدالتاسیس بطور اخص تا چه حد از این حیث در مضیقه بوده است!



اولین شرکت خلبانان ایرانی در ماموریت‌های عملیاتی

هوایی‌های قشون ایران پیش از تاسیس اداره هوایی کل قشون با خلبانان خارجی وبا دستوراتی که از طریق دفتر هوایی ارکان حرب صادر میشد و عملیات نظامی شرکت میکردند و تا تاریخ تیرماه ۱۳۰۵ هیچیک از خلبانان ایرانی در عملیات رزمی شرکت نکرده بودند. در تاریخ دهم تیرماه ۱۳۰۵ سه فروند هوایی ساخت سه کشور از انواع «برگه - ۱۹» بخلبانی سرهنگ احمد نخجوان- دوهاولاند۹ آ بخلبانی نایب دوم عیسی خان اشتوداخ - یونکرس (اف-۱۳) بخلبانی «مسباخر» آلمانی همراه سه نفر مکانیسین (شاتو فرانسوی- ایوانف روسی - تاومان آلمانی) به خراسان اعزام شدند و این اولین ماموریت عملیاتی اداره هوایی کل قشون و نخستین باری بود که خلبانان ایرانی در آن شرکت میکردند. در تاریخ ۳۰ مرداد ۱۳۰۵ نیز دوفروند هوایی که خلبانان یکی ایرانی و دیگری روسی بود همراه مکانیسین های روسی به سندنج اعزام گردیدند. روز ۱۵ شهریور همین سال هم سه فروند هوایی که خلبانان دوفروند آن ایرانی و یکفروندش آلمانی بود در آذربایجان ماموریت یافتند!

تاسیس دفتر هوایی نظامی

شرکت موثر هوایی‌های جنگی در جریان جنگ جهانی اول ضمن تسریع در تکامل و تنوع هواییها بهره گیری از این شیوه جدید را در چنگها مورد توجه خاص جهانیان قرار داد و بلافاصله پس از جنگ در کلیه کشورها، سازمانهای مناسب برای استفاده از هوایی‌های جنگی بوجود آمد. سیر تکاملی صنعت هوایی و تواناییهای لازم برای تامین نیازمندیهای نظامی آنها بار شد شایان توجهی توام گردید. در ایران نیز استفاده از هوایی‌های نخست نظر ارتش را جلب نمود. برای شروع کار لازم بود سازمان مناسبی بوجود آید تا امور مربوط به هوانوردی را بصورت متمرکز دنبال نماید. در نخستین قدم دفتری بنام « دفتر هوایی» در دایره عملیات ارکان حرب کل قشون ایران بوجود آمد و برای اولین بار نام هوایی همراه با سایر سازمانهای نظامی ایران مطرح گردید. د رابتدای امر دفتر مزبور بجز یک رئیس و یک نویسنده عضو دیگری نداشت و در شروع کار نیز هوایی‌های در بین نبود ولی همین دفتر هسته مرکزی «هوایی نظامی ایران» را تشکیل داد. همزمان با تشکیل دفتر هوایی شرکت آلمانی « یونکرس » درامو رحمل و نقل هوایی تجاری در ایران فعالیت داشت. بعنوان اولین قدم یک فروند هوایی فلزی یکپاله و یک موتوره ساخت کارخانه «یونکرس» از نوع « یونکرس- اف ۱۳ » از نمایندگی این شرکت در ایران خریداری شد و در فرودگاه قلعه مرعی استقرار یافت. خلبانان و مکانیسین این هوایی آلمانی بودند که به استخدام ارتش درآمدند.

" یونکرس- اف ۱۳ " اولین هواپیمای ایران

در سال ۱۳۰۱ شرکت آلمانی «یونکرس» با ایجاد یک سرویس حمل و نقل هوایی در ایران پروازهایی را بین تهران و بعضی از شهرهای عمده کشور برای حمل مسافر انجام میداد. این شرکت از چند فروند هواپیمای «یونکرس-اف ۱۳» استفاده مینمود. این هواپیما اولین هواپیمای حمل و نقل مسافری تمام فلزی و یکباله و با لپاتین جهان بشمار میآمد و دارای دو نفر خدمه پروازی بود.



کابین سرپوشیده هواپیما گنجایش چهار نفر مسافر را داشت. دولت وقت یکفروند از هواپیماهای «یونکرس» در تهران برای ارتش خریداری نمود تا بعنوان هواپیمای ارتباطی و حمل و نقل نظامی سبک مورد استفاده قرار گیرد. هواپیمای مزبور در نخستین فرودگاه کشور یعنی «قلعه مرگی» استقرار یافت. خلبانان و مکانیسین این هواپیما آلمانی بودند. خلبانی هواپیما را یکنفر آلمانی بنام «موقباخر» بعهده داشت.

این دونفر بصورت کنتراتی و روزمزد در استخدام دولت ایران بودند. پس از بخدمت گرفتن این هواپیما تلاشهای وسیعی برای خرید هواپیماهای بیشتر آغاز گردید و بعنوان نمونه در تاریخ ۲۶ دیماه ۱۳۰۱ از طریق سفیر ایران در واشنگتن برای خریدن چند فروند هواپیما و تعلیم عده ای خلبان و نکانیسین با دولت آمریکا مذاکره شد ولی حکومت وقت آمریکا ضمن عذرخواهی اعلام داشت که چون موسس کنفرانس خلع سلاح میباید لذا نمیخواهد در افزایش اسلحه به کشورهای جهان یاری کند.



هدیه هواپیما بوسیله مردم گیلان و مازندران

در سال ۱۳۰۲ با وجوهی که از اهالی گیلان و مازندران جمع آوری شده بود دو فروند هواپیما توسط تیپ وقت در گیلان و مازندران خریداری شد. این دو هواپیما که از انواع "یونکرس-اف ۱۳" و "یونکرس-آ ۲۰" بودند با نامهای "گیلان" و "مازندران" نامگذاری شدند و اسامی مربوط بر بدنه آنها نقش بسته شد. هواپیماهای مزبور بعنوان هدیه مردم به تهران فرستاده شدند و در قلعه مرعی استقرار یافتند.

آمار هواپیماها در سال ۱۳۰۳

در سال ۱۳۰۲ علاوه بر دو فروند هواپیماهای "یونکرس-اف ۱۳" و "یونکرس-آ ۲۰" خریداری شده توسط اهالی گیلان و مازندران چهار فروند هواپیمای دیگر (یک فروند دوهوایلاند ۴-یک فروند دوهوایلاند ۱۹- دو فروند آورو) از روسیه به تهران رسید. خلبانان و مکانیسین های کلیه هواپیماهای خریداری شده نیز از کشورهای فروشنده آنها استخدام شده بودند. این هواپیماها در قلعه مرعی نگهداری شده و خلبانان خارجی مذکور در همین فرودگاه پروازهای تمرینی را انجام میدادند و هواپیماها به ماموریت‌های مورد نیاز ارتش اعزام میشدند.



بنابراین هواپیماهای متعلق به ارتش ایران در اوایل سال ۱۳۰۳ مجموعاً از سه فروند هواپیمای یونکرس آلمانی و چهار فروند هواپیمای روسی با خلبانان و مکانیسین های آلمانی و روسی تشکیل شده بود. در آن زمان کشور روسیه با کسب امتیاز از کشورهای خارج بعضی از هواپیماها را تولید و به بازارهای جهان نیز عرضه میکرد. هواپیماهای نوع "دوهوایلاند و آورو" با کسب امتیاز از شرکت دوهوایلاند و آورو بریتانیا ساخته و به «ایران» فروخته بود بنابراین هواپیماهای دوهوایلاند و آورو که ایران از روسیه خریداری میکرد از همان نوع هواپیماهایی بودند که در انگلستان ساخته میشدند. در اوایل سال ۱۳۰۳ دو فروند هواپیمای ساخت روسیه به ایران تحویل گردید. روزنامه «ایران» در شماره ۲۲ اردیبهشت ماه ۱۳۰۳ خیر از ورود دو فروند از هواپیماهای نظامی خریداری شده از روسیه به بندر انزلی میدهد.

این هواپیماها در تاریخ ۱۸ اردیبهشت ماه به انزلی وارد شده اند. همین روزنامه در شماره یکم خردادماه ۱۳۰۳ خبر میدهد که هواپیماهای خریداری شده از روسیه صبح روز ۳۱ اردیبهشت ماه از فرودگاه قلعه مرعی به پرواز درآمد و مدتی در آسمان تهران پرواز نموده اند. یکفروند از هواپیماهای خریداری شده از کشور فرانسه نیز که در اصفهان مستقر بوده برای اجرای ماموریت به شهر بروجرد پرواز نموده است.



هواپیمای دوهاویلاند - ۴



هواپیمای دوهاویلاند - ۹



هواپیمای آورو - ۵۰۴



هوایمای برگه _ ۱۴



هوایمای برگه - ۱۹

"تایگر موس" در ایران

در سال ۱۳۱۰ بیست فروند هوایمای مشقی از نوع تایگر موس که از بهترین هوایماهای تعلیماتی آن عصر شمرده میشد، به کارخانه سازنده انگلیسی آن (دوهایلاند) سفارش داده شد و هوایماهای مذکور در آبان سال ۱۳۱۱ درون صندوقها بوسیله کشتی به بندر خرمشهر و از آنجا از طریق زمین به اهواز انتقال داده شدند. در ۲۴ آبان ماه سال ۱۳۱۱ هیئتی مرکب از عده ای خلبان و مکانیسین جهت آماده کردن، آزمایش پرواز و انتقال هوایماهای جدید عازم جنوب شد. پنج فروند از این هوایماها صبح روز ۱۲ آذر ۱۳۱۱ بوسیله خلبانان ایرانی از اهواز پرواز و ساعت ۱۱۳۰ همان روز به تهران رسیدند. چهارده فروند دیگر در سه مرحله تا سوم بهمن ۱۳۱۱ به تهران پرواز داده شدند. کمپانی هوایماسازی "دوهایلاند" انگلیس که هوایماهای تایگر موس را به ایران فروخته بود یکنفر از متخصصین فنی خود موسوم به "مستر جونسن" را به ایران اعزام داشته بود تا کارکنان فنی قوای هوایی ایران را با امور فنی مربوط به طیارات مذکور آشنا سازد.



کمپانی « دوهاولاند» در مدت شش ماه اول که "مستر جونسن" در قوای هوایی ایران خدمت میکرد حقوق و مزایای او را بعهده داشت. پس از خاتمه شش ماه چون وجود او برای ادامه خدمت در قوای هوایی ایران لازم تشخیص داده شد لذا طبق قرار داد منعقد از ۲۷ اردیبهشت ۱۳۱۲ با حقوق ماهانه شصت لیره انگلیسی به استخدام قوای هوایی ایران درآمد. "مستر جونسن" اولین انگلیسی بشمار می‌رود که برای خدمت در هواپیمایی ایران استخدام شده است. کنترات "جونسن" در تاریخ ۱۱ دیماه ۱۳۱۳ پایان یافت و بجای او از همان تاریخ مکانیسین انگلیسی دیگری بنام "تیلور" با همان شرایط و حقوق استخدام و در قوای هوایی ایران مشغول کار شد.



سالهای ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۸

نخستین خلبان ایرانی که در یک سانحه هوایی جان سپرد



نایب اول خلبان فتح اله انصاری که یکی از صاحب منصبان فعال قوای هوایی ایران بشمار میرفت در آبان سال ۱۳۱۱ به همراه هیئت عملیاتی و فنی برای آماده سازی و پرواز هواپیماهای «تایگرموس» به اهواز اعزام گردید. هیئت مأموریت داشت که هواپیماهای حمل شده از خرمشهر را از صندوقهای مربوطه خارج نموده و پس از مونتاژ و پرواز آزمایشی به تهران حمل نمایند. در تاریخ اول دیماه ۱۳۱۱ یکفروند از این هواپیماها حین پرواز آزمایشی دچار سانحه شد. این نخستین سانحه منجر به مرگ خلبان در تاریخ هواپیمایی ایران بشمار می‌آید. نایب اول زندانصاری خلبانی این هواپیما را بعهده داشت که بهنگام انجام مانورهای پرواز خوبی در انتهای باند فرودگاه اهواز سقوط کرد و در اثر سانحه جان

سپرد. وی نخستین خلبان در تاریخ هواپیمایی کشور ماست که سردر راه پیشرفت هوانوردی در ایران نهاد.

تجهیز قوای هوایی با هواپیماهای «آر-۵»

در اواخر سال ۱۳۱۱، قوای هوایی ایران ده فروند هواپیمای «آر-۵» از روسیه خریداری نمود و اولین فروند از این نوع هواپیماها بوسیله خلبان ایرانی از مسکو به تهران پرواز و روزنهم خرداد ۱۳۱۲ در فرودگاه قلعه مرغی فرود آمد. ۹ فروند دیگر در قطعات مجزا درون صندوقها بوسیله کشتی به بندرانزلی رسید و در این بندر سوار و مورد آزمایشات پروازی قرار گرفتند و در پنج مرحله در تاریخهای ۱۲، ۲۵، ۲۶، ۲۷ تیر و ۲ مرداد ۱۳۱۲ بوسیله خلبانان ایرانی به تهران پرواز داده شدند و به این ترتیب بر مجموع هواپیماهای موجود قوای هوایی ایران ده فروند هواپیمای «آر-۵» اضافه گردید که در اختیار فوج نمره ۱ این قوا قرار گرفتند.



سازمان قوای هوایی ایران در آغاز سال ۱۳۱۳

در آغاز سال ۱۳۱۳ سازمان جدید قوای هوایی ایران تشکیل میشد از ارکان حرب قوای هوایی شامل سه رکن (ارکان اول-دوم و سوم) که بین ارکان مذکور رکن دوم از همه مهمتر و دارای چهار شعبه با وظایف سنگین تر بود. واحدها و قسمتهای تابعه قوای هوایی عبارت بودند از:

* فوج نمره ۱- شامل شعبه اطلاعات - قسمت عکاسی- گروه ارتباط و بی سیم و شعبه نقلیه و دارای سه گردان عملیاتی: گردان رابط گردان سیاد (شکاری). گردان دیدبانی بمباران که در آن گردان رابط مرکب از چهار گروه و گردان دیدبانی و بمباران مرکب از پنج گروه بود.

* فوج نمره ۵- (که در حقیقت یک سازمان آموزشی و همان مدرسه خلبانی بود و از تاریخ اول خرداد ۱۳۱۳ نام این فوج به «مدارس خلبانی» تبدیل گردید) شامل: یک دفتر آجودانی- یک گروه تمرینات خلبانی- یک شعبه تعلیمات- یک قسمت نقلیه و بالاخره یک قسمت بعنوان پارک تعمیرات بود. قسمت فنی که تحت این عنوان باید از پارک مرکزی، کارخانجات و شعباتش و مدرسه مکانیکی نام برد.

کارخانجات هواپیمائی شهپاز

ماشین آلات کارخانجات هواپیمائی (که ابتدا واحد فنی مستقلی درکادر سازمانهای تابعه قوای هوایی بود و بعدها تحت عناوین ویا زیر نظر سازمانهای نظیر پارک مرکزی- تیپ فنی- آمادگاه هوایی اداره میشد واینک درسازمان فرماندهی لجستیکی نیروی هوایی قرار دارد) درسال ۱۳۱۴ درمحل فعلی نصب و برای بهره برداری آماده گردید. لوازم این کارخانجات بمنظور انجام تعمیرات اساسی وسوارکردن قطعات هواپیماهای مختلف درسال ۱۳۱۲ ازانگلستان خریداری گردید. این کارخانه علاوه بر تعمیرات اساسی بااستفاده از قطعات و مواد اولیه مورد لزوم موفق شد تا قبل از ۱۳۲۰ تعداد قابل ملاحظه ای هواپیماهای مشقی و جنگی ساخته و تحویل نیروی هوایی نماید(ازانواع هواپیماهای تایگرموس - اداکس و هایبند) دراول مرداد ۱۳۱۷ نخستین سری از هواپیماهای ساخت این کارخانه پرواز نمود. برنامه ساختن هواپیما توسط این کارخانجات تا سال ۱۳۱۸ بنحو کامل اجرا شد ولی ازاین تاریخ به بعد به سبب بروزجنگ جهانی و نرسیدن مواداولیه اجرای برنامه با مشکلات جدی مواجه گردیدو سرانجام سرایت جنگ به ایران این برنامه را تقویت ساخت.



اولین زن دراستخدام قوای هوایی ایران

در تاریخ دهم شهریور ۱۳۱۴ بانو عذرا عسگرگیلانی با حقوق ماهی یکصد و پنجاه ریال برای خدمت در صحنه هنگ یکم قوای هوایی بطورکثرت برای مدت پنج سال استخدام شد واین اولین بانو بشمار می رود که به استخدام قوای هوایی ایران درآمده است.

استفاده نخستین ایرانی ازچتر نجات



در تاریخ ۲۰/۷/۱۳۱۵ یکی از خلبانان نیروی هوایی بنام « استوارجعفر دربندی» درحالیکه با یکفروند هواپیمای «اداکس» درضلع جنوب شرقی فرودگاه قلعه مرغی مشغول پرواز بود، هواپیمایش دچار حریق شد وناچار رگزدید تا برای اولین بار درتاریخ هواپیمائی ایران ازچتر نجات استفاده کند. با اینکه بعلت تاخیر دراتخاذ تصمیم و تردید درانجام عملی که تا آنزمان برای خلبانان ایران سابقه ای نداشت، آتش به لباس خلبان سرایت و حتی ضمن فرود سه بند از چترش نیز سوخت و بخود خلبان هم صدماتی وارد آمد، معهذا توانست خود را نجات دهد وبه این ترتیب همانطور که ذکر شد نام این خلبان بعنوان « اولین ایرانی که درشرایط اضطراری پرواز، عملاً ازچتر نجات استفاده کرد ثبت گردید.

اولین هواپیمای دوموتوره نظامی نیروی هوایی

در سالهای ۱۳۱۶ و ۱۳۱۷ تعدادی هواپیمای «هایند» ساخت کارخانه «هاوکر» انگلیس ودرسال ۱۳۱۷ نیزتعدادی هواپیمای دوموتوره از نوع «اکسفورد» وارد خدمت نیروی هوایی ایران گردیدند. «هایند» یک هواپیمای دونفره بود ودر عملیات گوناگون بعنوان هواپیمای شکاری- بمب افکن و اکتشافی میتوانست مورد استفاده قرار گیرد و نیز برای آموزش رزمی خلبانان بکار میرفت. این نوع هواپیمای که تا چند سال بعداز جنگ جهانی دوم مورد استفاده درنیروی هوایی بود. علاوه بر آموزش رزمی خلبانان در ماموریتهای جنگی داخلی مورد استفاده قرار گرفت.



هواپیمای «اکسفورد» نیز اولین هواپیمای دوموتوره نظامی بشمار میرود که وارد خدمت هواپیمایی ایران گردیده. این هواپیمای دوفرمانه و برای تعلیم خلبانان جهت آمادگی پرواز روی هواپیماهای بمب افکن استفاده قرار میگرفت و به کلیه وسائل ناوبری بی سیم عکاسی، دستگاه قراولروی بمباران، برج تیراندازی و غیره مجهز بود و با برج گردان خود که در قسمت عقب قرار داشت میتوانست یکدستگاه مسلسل حمل کند و قادر به حمل چهار بمب ۱۰۰ پوندی بود و جایگاه مامور پرتاب بمب در جلو دماغ هواپیمای قرار داشت. «اکسفورد» آخرین نوع هواپیمای بود که پیش از جنگ جهانی دوم وارد نیروی هوایی گردید. اولین هواپیمای دوموتوره غیر نظامی که در هواپیمایی ایران خدمت کرده، هواپیمای دوموتوره «دراگن راپید» بوده و درپست هوایی مورد بهره برداری قرار میگرفت.

اولین هواپیمای مجهز به اربابه های فرود جمع شونده

اولین هواپیمای دوموتوره نظامی ایران هواپیمای انگلیسی بی «اکسفورد» ساخت شرکت «ایراسپید» بود. این هواپیمای سه نفره برای آموزش خدمه پروازی درزمینه های بمباران، ناوبری و کار با رادیو مناسب بود. از هواپیمای «اکسفورد» در نقش آمبولانس نیز استفاده میشد. هواپیمای «اکسفورد» اولین هواپیمای نیروی هوایی است که به اربابه های فرود جمع شونده درداخل بدنه مجهز بود تا قبل از این تاریخ کلیه هواپیمای دارای اربابه های فرود ثابت بودند. با جمع شدن اربابه های فرود و چرخهای هواپیمای در داخل بدنه پس از پرواز شرایط آنرودینامیکی هواپیمای تغییرات زیادی نموده و تواناییهای پروازی بنحو مطلوبی افزایش پیدا میکند و از این نظر بهره گیری از هواپیمای «اکسفورد» در آن زمان از اهمیت زیادی برخوردار بود.

نخستین تاسیسات هوایی در ایران

شرکت «یونکرس» آلمانی نخستین شرکتی بود که تاسیسات هوایی را در ایران بوجود آورد و در چند سال اول بطور غیر رسمی به حمل و نقل هوایی مسافر و بار پرداخت و سپس با طرح و تصویب لایحه ای در مجلس فعالیت حمل و نقل هوایی در ایران را انحصاراً بدست گرفت و عملاً تا سال ۱۳۱۲ ادامه داد. شرکت «یونکرس» پیش از تاسیس سازمان هوایی نظامی ایران و حتی در سالهای اولیه پس از تاسیس از طریق در اختیار گذاشتن هواپیما و خلبان و خدمه فنی با ارتش همکاری داشته است و در بند (۱) ماده ۸ لایحه حمل و نقل تجاری و پست هوایی مصوبه بهمن ماه ۱۳۰۴ مجلس، مبنی بر تفویض انحصاری این فعالیت به شرکت یونکرس هم لزوم همکاری شرکت مورد بحث با ارتش تأکید شده است. با مراجعه به اخبار منتشره در روزنامه های قدیمی چنین بنظر میرسد که حدود سال ۱۳۰۱ شمسی نماینده کمپانی «یونکرس» آلمان با چند فروند هوایی فلزی یکباله از نوع «یونکرس اف ۱۳» از طریق روسیه و بندر انزلی به تهران آمده و به بررسی ایجاد سرویس حمل و نقل و پست هوایی پرداخته و با مقامات دولتی هم مذاکراتی بعمل آورده است. جریده خبری «ایران» میتواند تا حدودی به روشن شدن موضوع کمک نماید. در مورد تصمیم وزارت پست و تلگراف برای ایجاد پست هوایی، در شماره یکم مرداد ماده ۱۳۰۱ روزنامه «ایران» چنین نوشته شده است:

"از قراریکه شنیده ایم وزارت پست و تلگراف در نظر دارد وسائل ایجاد پست هوایی را در ایران فراهم سازد. عجالتاً ممکن است در اول دوسرویس، یکی از مرکز به سرحدات عراق عرب و دیگری از مرکز به آذربایجان، هر سرویس با سه پرواز در هفته دایر شود. چه سعادت برای مردم خواهد بود که مکاتیب شان از مرکز به اقصی بلاد مملکت در یکروز حمل گردد. پست هوایی برای ایران خیلی لازم است. فقدان طرق جدید و دوری مراکز ضرورت آنرا ایجاب میکند و از قرار معلوم مخارج پست هوایی خیلی هم زیاده از پست معمولی نیست. یک عدد طیاره خوب پستی را میتوان با تمام لوازم آن به پنج هزار تومان خریداری کرد. فقط ساختن فرودگاه طیاره در مراکز مختلف و تهیه خلبان و مکانیسیں متخصص در ابتدای کار خالی از اشکال نخواهد بود. امیدواریم وزارت پست و تلگراف این موضوع را که امروز به نظر خوانندگان قدری دور از ذهن میرسد تعقیب کند و طیاره های پستی را در ایران به پرواز درآورد. پست هوایی علاوه بر سرعت در رسانیدن مکاتیب مردم فوائد دیگری هم دارد مثلاً در زمان کوچ بیلاق قشلاق ایلات، محمولات پستی دستخوش سرقت و غارت نمیشود و بعلاوه طیارات پستی در مواقع لازم به وزارت جنگ هم میتواند کمک کنند. طیاره هروقت به یک توپ یا مسلسل مجهز شود بهترین حربه برای منفرد کردن اشرار و سارقین طرق و شوارع است. در حال انتظار داریم که وزارت پست و تلگراف هر چه زودتر وسائل اجرائی این نظرا را فراهم کند. از خبری که روزنامه «ایران» حدودیکسال بعد در همین زمینه نوشته معلوم میگردد که وزارت پست و تلگراف در سال ۱۳۰۲ نیز بعلت فقدان بودجه کافی این امکان دست نداده است. روزنامه مذکور در مرداد ماه ۱۳۰۲ می نویسد: قراریکه اطلاع یافته ایم وزارت پست و تلگراف در نظر گرفته است که برای پست ایران و سرعت بیشتر آن چند فروند طیاره پستی تهیه نماید و برای اجرائی این نیت اقداماتی نیز بعمل آمده است ولی چون جهت خرید طیارات مزبور در بودجه امسال محلی منظور نشده لذا امسال مقدور نخواهد لیکن وزارتخانه در بودجه سال آینده مبلغ لازم را برای خرید هفت فروند طیاره پستی پیش بینی نموده که پس از تصویب آن قرار خریداری هم داده شود تا بزودی این امر را که باعث ترقی بسیار میباشد بموقع اجرا بگذارد. همین روزنامه در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ خود خبری تحت عنوان «تقاضای ایجاد پست هوایی» چنین می نویسد:

بر طبق اطلاعی که تحصیل شده است اخیراً کمپانی یونکرس آلمان از اولیای دولت ایران درخواست کرده که اجازه داده شود تا بین رشت و بادکوبه پست هوایی دایر نماید و پیشنهادات خود را هم ارسال داشته که تحت مطالعه و اقدام میباشد. در شماره ۱۸ شهریور ۱۳۰۳ روزنامه مذکور پیرامون اقداماتی که کمپانی «یونکرس» آلمان برای ایجاد سرویس حمل و نقل هوایی در ایران بعمل آورده چنین آمده:

«کمپانی یونکرس آلمانی تاکنون در ۲۲ کشور دنیا شعبات هواپیمائی دایر کرده و مشغول فعالیت میباشد. چندی است که غرش طیارات یونکرس در ایران هم شنیده میشود، مخصوصاً در صفحات لرستان دو طیاره یونکرس که در خدمت قشون دولت ایران میباشد امتحانات لازمه خود را داده اند. اینک کمپانی هواپیمائی یونکرس درصدد است که در تهران هم شعبه ایجاد نماید. برای تاسیس خطوط حمل و نقل هوائی در ایران، چند ماه قبل از آقای «یارلمک» نماینده کمپانی مذکور مسافرتی به شرق کشور کرد تا در صفحات مختلف ایران برای ایجاد شعبه هواپیمائی کسب اطلاع نماید. آقای یارلمک پس از یکی دو ماه اقامت در ایران به آلمان بازگشت و مراتب را با رئیس کل کمپانی در میان گذاشت و پیشنهاد او راجع به تاسیس خطوط هوائی در ایران مورد قبول موسسه قرار گرفت و اینک آقای یارلمک با ماشین آلات و لوازم به تهران مراجعت نموده و برای پیشرفت امر در تهران اداره ای تاسیس گردیده که ریاست آن بعهده یارلمک محول شده و خطوط هوائی مورد نظر بزودی شروع بکار میکنند. پنج فروند طیاره مسافری از مسکو مستقیماً به طرف ایران حرکت کرده اند که در همین روزها وارد خواهند شد. از پنج فروند طیاره مذکور دو فروندش بحری هستند که برای خط بین انزلی و بادکوبه در نظر گرفته شده اند و از سه فروند دیگر هم که در خشکی برخاستن و نشستن انجام میدهند و فروندش برای پرواز در خط بین تهران و انزلی منظور گردیده و یک فروند هم مختص به خود یارلمک است که بوسیله آن برای شناختن خطوط هوائی در ایران مسافرت خواهد کرد در نیمه دوم نوامبر سال جاری، یارلمک برای کسب اطلاع از وضعیت راه هوائی اصفهان بوشهر با طیاره به جنوب مسافرت مینماید تا چنانچه مقتضی شود خط هوائی اصفهان - بوشهر در عرض سال جاری دائر گردد.

روزنامه «ایران» در شماره روز ۱۸ آذر خود مینویسد: " روز سه شنبه بیست و پنجم نوامبر دو دستگاه از طیاره هائی که موسسه یونکرس برای تاسیس خط هوائی بین تهران-انزلی- بادکوبه و بالعکس تخصیص داده وارد انزلی شده اند، انقلاب هوا و طوفانهای شدید روسیه باعث تاخیر حرکت طیاره های مذکور گردیده و بهمین جهت تاکنون کلیه آنها به انزلی نرسیده اند ولی احتمال می رود که در عرض امروز و فردا وارد شده و بطرف تهران حرکت نمایند. موسسه یونکرس که یک شرکت سهامی است علاوه بر طیاره هائیکه تاکنون بوسیله این موسسه به ایران وارد شده دو فروند طیاره بحری نیز (که روی آب نشستن و برخاستن میکنند) وارد انزلی کرده که هفته ای دو مرتبه بین انزلی و بادکوبه و بعدها نیز هفته ای یک مرتبه بین انزلی و بندر گز حرکت خواهند نمود."

سپس روزنامه مذکور در شماره روز ۲۲ آذر ۱۳۰۳ خود مینویسد که: « دیروز عصر دو فروند طیاره یونکرس که از انزلی پرواز کرده بودند وارد قلعه مرغی گردیده و فرود آمدند. » از لحاظ آگاهی از این موضوع که در آن تاریخ دو فروند از هواپیماهای یونکرس در خدمت دولت ایران بوده خبر مندرج در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ روزنامه ایران جالب توجه است که عیناً نقل میشود:

" یک دستگاه طیاره یونکرس که در استخدام دولت ایران است از بوشهر حرکت نموده بود پس از توقف در اصفهان به طرف تهران پرواز و دیروز وارد تهران شد. مدت طیاران هواپیمائی مزبور از بوشهر تا تهران هفت ساعت و شانزده دقیقه بوده است. چندی قبل همین طیاره از تهران به بوشهر پرواز نموده و مدت طیاران آن شش ساعت و بیست و هشت دقیقه بوده - سابق شیوع داشت که طیاران از تهران تا بوشهر مشکل و خطرناک است ولی اینک معلوم میشود که با طیاره یونکرس انجام این مسافرت دور از هرگونه خطر است..."

روزنامه «ایران» در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود مینویسد که: " عصر روز گذشته نماینده کمپانی یونکرس در وزارت پست و تلگراف آقای مخبرالدوله معاون وزارتی را ملاقات و راجع به حمل و نقل پست بین ایران و روسیه بوسیله طیارات یونکرس مشغو لذاکره بود و در نتیجه قرار شد که نماینده مزبور پیشنهادات خود را راجع به موضوع مورد بحث

به وزارت پست و تلگراف بفرستد تا پس از موافقت برای تصویب مجلس شورای ملی ارسال شود."

همچنین روزنامه مورد بحث در شماره ۲۳ آذر ۱۳۰۳ خود نوشته است که: "این چند روز چند فروند از هواپیماهای کمپانی یونکرس در آسمان تهران پرواز و نمایشات قابل توجهی از خود بروز داده و روز ۲۱ آذر هم که طیاره های یونکرس از انزلی پرواز و در قلعه مرغی فرود آمدند و دوفر از خواتین را نیز از انزلی به تهران پرواز دادند. خواتین مزبور اولین خانم های ایرانی هستند که با طیاره مسافرت کرده اند، از قرار اظهاراتشان مسافرت با طیاره علاوه بر راحتی و سرعت بسیار پرصفاست و خواهران و هموطنان خود را به این قسم مسافرت کم زحمت و پرصفا دعوت مینمایند."

روزنامه ایران در شماره ۳۰ فروردین ۱۳۰۴ خود می نویسد: "چندی است که پیشنهادات کمپانی یونکرس در دوائر دولتی مطرح و مورد مذاکره است و تاکنون جواب قطعی راجع به مساعدت اولیای دولت به کمپانی مزبور نرسیده، کارکنان یونکرس در ایران تقریباً از تعقیب عملیات مایوس و به این جهت خط پروازهای تهران-اصفهان را قطع نموده و مسافر قبول نمی نمایند. شرکت در صدد است که چنانچه باز هم خبری از موافقت دولت نشود خط تهران-انزلی را نیز قطع نموده و کارکنان خود را به آلمان اعزام دارد."

خبر مندرج در شماره ۴ اردیبهشت ۱۴۰۳ روزنامه ایران چنین است: "جواب پیشنهادات کمپانی یونکرس راجع به تاسیس رسمی خطوط هوایی در ایران به نماینده کمپانی مزبور واصل گردیده ولی این جواب تقریباً متضمن نوعی پیشنهاد متقابل است که از طرف دولت ایران به کمپانی شده تا در صورت قبول از طرف کمپانی قرار داد مربوطه منعقد گردد. در این پیشنهاد متقابل قبول حمل و نقل پستی خط انزلی-تهران و تهران-بوشهر اضافه شده است."

روزنامه مورد بحث در شماره ۹ اردیبهشت خود می افزاید که: "بقرار اطلاع در جوابی که دولت ایران به کمپانی یونکرس داده حمل و نقل پست هوایی در خط انزلی-تهران و تهران-بوشهر را در سال به مبلغ چهل و کسری هزار تومان معین کرده ولی محتمل است که کمپانی مذکور به مبلغ معینه دولت ایران رضایت ندهد."

همچنین روزنامه مورد بحث در شماره ۱۳ اردیبهشت خود می افزاید: «نماینده کمپانی یونکرس موضوع جواب توأم با پیشنهاد متقابل دولت ایران را به مرکز کمپانی در برلن اطلاع داده و اخیراً تلگرافی از طرف ریاست اداره مرکزی کمپانی به نماینده آن در تهران رسیده حاکی از اینکه پیشنهادات دولت ایران برای ایجاد خطوط هوایی در ایران مطالعه شده ولی مبلغ تعیین شده برای چنین خدمتی غیرمکفی است و بهمین جهت به نماینده کمپانی در تهران دستور صادر شده که شعبه موسسه در تهران منحل و طیارات و خلبانان و مستخدمین آلمانی به برلن اعزام گردند ولی بهر حال در صورتیکه مسئول شعبه کمپانی در تهران (مسبیوارلمک) صلاح میداند پیش از انحلال اختیار دارد که بار دیگر پیشنهادات جدید مناسبی را به دولت ایران تقدیم دارد و گویا نماینده کمپانی مشغول تهیه آخرین پیشنهادات خود میباشد که به دولت ایران تقدیم دارد."

در آبان ۱۳۰۴ رقیبی برای کمپانی یونکرس پیدا شد. این رقیب، شرکت هواپیمایی بین المللی فرانسه بود که «کنل رانتي» را بعنوان نماینده خود جهت امتیاز ایجاد خطوط هوایی و حمل پست بین تهران و نقاط مختلف کشور به ایران اعزام داشته بود و چنانکه از مندرجات روزنامه های آن زمان معلوم میشود ماجرای رقابت این دو شرکت به مطبوعات نیز کشیده شد که منجر به صدور اعلامیه هایی از سوی هریک از شرکت های مذکور بر علیه دیگری و انتشار آنها در روزنامه گشت، لیکن سرانجام لایحه امتیاز انحصاری حمل و نقل هوایی پست، مسافر و بار ب نفع کمپانی «یونکرس» از تصویب مجلس ایران گذشت.

- این کتاب تاریخ کامل هوانوردی در ایران نیست . تنها گوشه هایی از آن را به تصویر میکشد .
- منابع :

۱_ کتاب پیشگامان پرواز در ایران ۲ _ ماهنامه صنایع هوایی

Sozlerim.blogfa.com

سوزلریم !



تهران . ۱۳۸۵
