

GAC  
387.709536  
THI

CENTRE FOR ARAB GULF STUDIES  
UNIVERSITY OF EXETER

b15716831



CENTRE FOR ARAB GULF STUDIES  
UNIVERSITY OF EXETER

2014  
Gulf Air (com)



The company has achieved its strong position as an international airline through the support of the governments of the four owner states, Bahrain, Oman Qatar, & U.A.E.

#### Gulf Air Board of Directors — 1980

- |                                                                                                                    |                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. H.E. Salim Bin Nasir Al Busaidi<br>Minister of Communications, Sultanate of Oman, Chairman.                     | 7. Mr. Abdulla Hasan Saif<br>Director General of Bahrain Monetary Agency, Bahrain.                 |
| 2. H.E. Abdulla Bin Nasir Al Suwaidi<br>Minister of Communications and Transport, Qatar. Deputy Chairman           | 8. Mr. Mohd. Bin Musa<br>Under Secretary for Financial Affairs, Sultanate of Oman.                 |
| 3. H.E. Yousuf Ahmed Al Shirawi<br>Minister of Development and Industry, Bahrain. Chairman of Executive Committee. | 9. Mr. Mohd. Rajab Al Ba'omer<br>Acting DGCA, Sultanate of Oman.                                   |
| 4. Mr. Ali Khalfan Al Daheri<br>Chairman of Civil Aviation, Abu Dhabi, U.A.E.                                      | 10. Mr. Ahmed Ali Maarfi<br>Under Secretary, Ministry of Communication and Transport, Qatar        |
| 5. Mr. Nasir Mohd. Ali Al Nuwais<br>General Manager of Abu Dhabi Arab Development Fund, Abu Dhabi, U.A.E.          | 11. Mr. Abdul Qader Al Qadi<br>Director for Financial Affairs, Ministry of Finance and Oil, Qatar. |
| 6. Sheikh Isa Bin Abdulla Al Khalifa<br>Asst. Under Secretary for Civil Aviation, Bahrain.                         | 12. Mr. Ali Ebrahim Al Malki<br>Acting DGCA, Qatar.                                                |



Bahrain



Qatar



Oman



United Arab Emirates



We celebrate the passage of thirty years since the establishment of this young company which now holds a good position among the biggest international airlines, which is the outcome of the sound policy undertaken by the states owning the company and their continuing support which give us the initiative and the drive to proudly record the progress achieved by the company through the last thirty years and the goals attained in the field of transport to serve the people of the Gulf area.

We all understand that the establishment of this company was to meet the need of air transport in the Gulf area due to economic development. Our celebration of this occasion is but the culmination of the role played by the company in activating air transport and developing it in the area from its early stages and also of the efficient participation taken with other airlines in the international air transport field.

The celebration of this occasion does not just record the period of time passed nor is it an end in itself but should be a means for continued effort to maintain the high standard already held by the company in the field of air transport to serve the people of the area in particular and the passengers using Gulf Air in general.

It is my pleasure on this occasion, while the company is entering its fourth decade, to praise the efforts of all the staff in the company and congratulate them on their loyalty and hard work to maintain the good reputation that Gulf Air enjoys and wish them every success.

Salim Bin Nasir Al Busaidi  
Minister of Communications, Sultanate of Oman  
Chairman of Gulf Air



Thirty years is a long time in the life of most companies and Gulf Air is no exception. In that time we have grown from the smallest possible beginnings to become a full international airline and the national carrier for the Gulf States of Bahrain, Qatar, Oman and the U.A.E. In fact the main part of that growth has taken place in a much shorter period — since 1974 the year in which the four owner States equally acquired all of the company's shares. In those six years we have become a major airline flying modern jet aircraft to Europe and to the Far East and offering an outstanding level of service.

We did not achieve this without great effort. When I say "we" that is exactly what I mean because Gulf Air's success story would not have been possible without the wholehearted commitment of members of the company at all levels of seniority. I feel proud to have been a part of Gulf Air during this growth and to have contributed to our present achievement.

The next few years will be critical if we are to continue the success of Gulf Air and we certainly cannot afford to rest on our laurels. But we are, I think, entitled to congratulate ourselves on a job which has been very well started.

We are grateful indeed to the continuous support we receive from the Heads of the owner States, and to the confidence they expressed in the company and its role in the area and would like to extend our personal thanks to everyone who has contributed during our thirty year history of growth and consolidation as a leading airline in the Arab world.

**Yousuf Ahmed Al Shirawi**  
Minister of Development and Industry, State of Bahrain  
Chairman Executive Committee

The Gulf Air Five Star TriStar has earned the description of "the most luxurious airliner in the world has ever known" by offering to all passengers, in both first class and economy class, a whole constellation of "Star" features unmatched on any other airlines in scheduled services today.

The TriStar's three advanced technology Rolls-Royce RB 211-22 B turbofans develop 72,000 Lb static thrust each, yet have low noise levels which make this one of the quietest of all big jetliners.



## GULF AIR — THIRTY YEARS OF SERVICE

March 14th 1980 marks the 30th anniversary of the foundation of Gulf Air. It was established in recognition of the growth in commercial and business activity in the Gulf and the consequent need for air transport between main points in the area.

Started under the guidance of Cap. F. Bosworth the company initially operated a single Anson Mark 1 aircraft to connect Bahrain, Doha, Dhahran and Sharjah and soon added two further aircraft, a de Havilland and an Auster.

Demand for the service was high and in 1951, with an injection of capital from BOAC, Gulf Air acquired four more de Havilland and four Douglas DC3 aircraft. BOAC became the major shareholder at this time and remained so until 1974 when all of the shares were acquired equally by the four owner states of Bahrain, United Arab Emirates, Qatar and the Sultanate of Oman. Gulf Air thus became the national carrier for these States.

From the time of its foundation the company played a vital role in the development of air transport in the Gulf area, its importance was evident through the increasing demand on travelling on its flights and leasing of its aircraft by the oil companies operating in the Gulf area. This led the company to further increase the number of its aircraft, so it purchased three Fokker Friendship aircraft. It received the first in 1967, the second in 1968 and third in 1971.

The growth and progress of the company continued and the success of its services led it to enter into the jet age and to increase its fleet to maintain the standard of services for the people of this area. In January 1970 Gulf Air purchased its first BAC 1-11 aircraft and in April, the same year, services between London, Bahrain, Abu Dhabi, Doha, Dubai and Muscat were introduced with VC 10s leased from BOAC.

The success of these services encouraged the company to buy these aircraft outright in 1974. All these aircraft carried a new livery in the colours of the flags of the four Gulf owner States.

It was a daring step by which the company became the national carrier of the owner States and it continued its efforts to build its standards to those of the major international airlines. To do this it was necessary to add further, modern aircraft to the fleet.

In 1976 the company purchased four wide-bodied Lockheed TriStar jets specially fitted and provided with latest technological innovations. The company also decided to reduce the number of seats to below the original 400, in order to provide increased comfort for its passengers. Gulf Air was the first airline in the Middle East to use the Lockheed Tristar. At present the company is using six Lockheed Tristar aircraft on its long routes to Europe and Far East. In addition nine Boeing 737 jet aircraft have been employed by the company since 1977 for use on its route network.

TWO OF GULF AIR'S EARLY AIRCRAFT



HERON



DC-3



Thereafter he applied to the Bahrain Government and was granted permission to start taking passengers for a flight around Bahrain at Rupees 10/- per head. His enterprise was successful and it gradually created confidence in air travel.

Optimistic of the future of air travel in the Gulf, he came to me for advice as to how an air line would do if one was formed. I assured him of my fullest co-operation and advised him to call on Mr. C.D. Belgrave (then the Advisor to the Bahrain Government) and obtain his approval. He managed to get an appointment with Mr. Belgrave and was fortunate to obtain his approval to go ahead. The company was formed under the title "Gulf Aviation Co. Ltd." in early 1950, its shares having been speedily sold out.

Bosworth was very happy with the progress of the company, but only a few months later when he went to England to buy a larger plane — a Dove — he was killed in a crash of the plane which he wanted to buy and was test-flying.

As a result of his sudden death, the company was in a desperate need of his replacement, so the directors asked me to sell 50% of the shares of his widow, Mrs. Bosworth. I met Mr. John Loble of British Overseas Airways Corporation and was able, through his help and co-operation, to have B.O.A.C. take over the operating responsibilities of the Gulf Aviation Company, appointing Mr. George Thompson as its Chairman until Cap. Alan Bodger arrived and relieved him.

"Gulf Air," as it is now called, has made remarkable progress since, and it is today the foremost air line in the Middle East.

**Mr. Husain Yateem**  
Ex Board Member

Some time late in 1949, one Mr. F. Bosworth flew into Bahrain in his small Anson plane, and called on me for financial help. I did not know him, but realising his plight and influenced by his sincerity of purpose, I loaned him a sum of Rupees 2000/-, which he badly needed for the purchase of some spare parts for his plane.

Having already collected reliable information before his arrival that Arabian American Oil Company in Dhahran, Saudi Arabia, had a fairly large stock of spare parts for Anson Planes which they were about to discontinue from service, he contacted them and was successful in purchasing the parts he needed. He replaced the faulty and worn out parts and ensured that his plane was safe for further flights.

## MAIN EVENTS

- |      |                                                                                            |      |                                                                                                                   |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1950 | Foundation of GF and operating regular flights between Bahrain — Dhahran — Doha — Sharjah. | 1973 | Name of the company formally changed to "Gulf Air".                                                               |
| 1951 | BOAC became a major shareholder.                                                           | 1974 | "Gulf Air" was registered as the national carrier for Bahrain, United Arab Emirates, Qatar & Oman.                |
| 1952 | 4 De Havilland and 4 DC-3 aircraft purchased.                                              | 1974 | Gulf Air purchased four VC10 aircraft, carrying a new livery in the colours of the flags of the four Gulf States. |
| 1952 | More stations added to the network — AUH-DXB-KWI-MCT.                                      | 1976 | Wide-bodied TriStar introduced to the company's fleet.                                                            |
| 1957 | GF became a major shareholder in ASGUL — Aircraft Services Gulf Ltd.                       | 1976 | Computer system introduced for reservations.                                                                      |
| 1967 | First Fokker F27 purchased.                                                                | 1977 | VC 10s and BAC 1-11 dispensed with and replaced by TriStars.                                                      |
| 1970 | BAC 1-11 purchased (first jet aircraft)                                                    | 1977 | First Advanced Boeing 737 purchased.                                                                              |
| 1970 | Extension of the network to Karachi                                                        | 1978 | Formation of Light Aircraft Division based in Oman.                                                               |
| 1970 | Operating regular services between Gulf and London with leased VC 10s.                     | 1978 | Far East destinations added to route network.                                                                     |
| 1970 | Formation of Gulf Helicopters, owned by the company and based in Doha.                     | 1979 | Operation of Boeing 707 Cargo between Gulf/India/Europe.                                                          |
| 1971 | Extension of the network to Bombay.                                                        |      |                                                                                                                   |



F 27

## GULF AIR LIGHT AIRCRAFT DIVISION

LIGHT aircraft have been flown by Gulf Air throughout Arabia and the Gulf since the formation of the Company on the 24th of March 1950.

The Light Aircraft Division itself was formed on the 1st of January 1978 under its own manager.

The Gulf Air Light Aircraft operation is independently controlled at Seeb International Airport, Oman, with outstations in Bahrain and Abu Dhabi.

The Division itself is an integral part of Gulf Air. LAD, as it is known, specialises in contract, and adhoc charter work throughout the Gulf States, with scheduled services from Bahrain to Saudi Arabia (DHAHRAN) and return 7 times daily using Fokker aircraft (F-27). Another scheduled service is by F-27s from Muscat to Gwadar weekly. The Light Aircraft Fleet also consists of Shorts Skyvans, Britten Norman Islanders and a King Air Beechcraft.

The Division has a full management and training staff plus a compliment of over 35 pilots.

A special feature of the Division is a Management and Operating Consultancy for any company wishing to purchase and operate their own aircraft.



In 1951 Mr. Bosworth died in an air crash while doing a test flight by night in London after which his shares were purchased from Mrs. Bosworth by BOAC. After this the company began to gain momentum and the shareholders started to invest more in the company. There is no doubt Gulf Air has played a vital role in the air transport industry in the Gulf area.

Because of Gulf Air, the Gulf States were connected to each other and to the eastern part of Saudi Arabia. Gulf Air also came off with flying colours during that period to satisfy businessmen's needs of communication and facilitating their trading affairs.

Due to the ambitions and hard work of directors, it achieved its present high reputation and expansion of service. The company now is efficiently taking part with other international airlines of the world.

Whenever I recall the past and remember that humble company with two small aircrafts and compare it to the present high standard and great deal of efficiency and success, I feel proud of this company which became one of the biggest airlines in the world.

I also commend the company's directors and staff for their foresight and effort in fulfilling the company's affairs.

I am glad to mention that whenever my brother Mohammad Jassim Kanoo was abroad I used to act in his place on the Board. I am happy because I was able to serve Gulf Air with simple services in the past and I am still loyal to this national company which gave much to the whole area.

I wish Gulf Air permanent progress.

Ahmed Ali Kanoo  
Ex Board Member

GULF AIR was founded in Bahrain in 1950 through the efforts of Mr. Fredrick Bosworth, who was working in the British Royal Force in Iraq. He purchased an old aircraft from Iraq and brought it with him to Bahrain and started leasing it on short flights between Kuwait, Bahrain and Dubai.

The conditions were suitable in that period for such private flights, also the governments of the area were in need of quick service for mail and other affairs between Gulf points. This was a good opportunity for Mr. Bosworth to establish his company and to purchase another aircraft from the British Royal Air Force and to bring a pilot from Cyprus to assist him in attaining his goals.



Boeing 737 aircraft form an important part of Gulf Air's fleet - operating within the Gulf and on our routes to India, Pakistan and Egypt.

#### The Present Company's Network

With the accelerating development of the company in its third decade several routes were started to link the Gulf area with most countries of Middle East, Europe and Far East. It now operates flights to London, Paris, Amsterdam, Hong Kong, Manila, Bangkok, Bombay, Karachi, Cairo, Baghdad and Jeddah in addition of the network which links the main points in the Gulf. Also the company signed joint agreements with Cyprus Airlines to operate services to Larnaka, with Middle East Airlines to Beirut and with Saudia to Dhahran.

#### Present Company's fleet

Immense changes have taken place in the company's fleet over the past thirty years. The most recent main change in the fleet was that the company dispensed with VC10s and BAC 111 aircraft and replaced them with the wide-bodied Tristars and Advanced Boeing 737s.

*Gulf Nationals working with expatriates in Gulf Air provide high level of efficiency in all aspects of its operations.*



#### GULF HELICOPTERS LTD.

GULF Helicopters Limited is a fully owned subsidiary of Gulf Air and the shareholders are the four Gulf States, namely Qatar, Bahrain, Sultanate of Oman and the United Arab Emirates. It has its own Board of Directors who are :-

Chairman — Mr. Adnan N. Bseisu — Bahrain  
 Director — Mr. Abdulla Soweidi — Qatar  
 Director — Mr. Abdulla Al Attiyya — Qatar  
 Director — Mr. Saeed Al Qubaisi — Qatar  
 Director — Mr. Mohamed Maskary — Bahrain  
 Director — Mr. Abdul Hameed Alawi — Bahrain

Gulf Helicopters Limited was formed in July 1970 and commenced operations in October 1972 in Doha from Ras Abu Aboud Heliport for offshore flying operations for Qatar Petroleum Producing Authority (Offshore Operations).

At that time the company had two Sikorsky Helicopters and by December 1975 had increased the helicopter fleet to four Sikorsky Helicopters and two Bell 205 Helicopters. This expansion of the Company was necessary for the increase in the offshore work with Qatar Petroleum Producing Authority (Offshore Operations).

In 1976 the Sikorsky S.62 Helicopters were replaced by three twin engine Bell 212 Helicopters for the Qatar Petroleum Producing Authority (Offshore Operations) and by the end of 1977 another two Bell 212 Helicopters were purchased to meet the increasing needs for the offshore work.

Gulf Helicopters are now operating a total of six Bell 212 and two Bell 205 Helicopters from Doha — five of the Bell 212 Helicopters are on contract to Qatar Petroleum Producing Authority (Offshore Operations) whilst the other aircraft are used for other contracts in Doha and in other Gulf States.

The Company has also provided the engineering and maintenance support of the Qatar Emiri Air Force for the past five years.







I arrived in Bahrain 7.30 in the morning on the 1st January 1959 as the first General Manager of Gulf Aviation, a date not easily forgotten by the somewhat cool welcome following the previous evenings festivities. The company was then operating 4 Herons and 3 Doves and the purchase of 'Speedbird House' from BOAC was considered to warrant the upgrading of the Company's Executive Officer from Managing Pilot to GM.

Three years later the company tendered and won a contract to operate charters on behalf of the Petroleum Development Trucial Coast (now known as ADPC) and the Qatar Petroleum Company. This contract required the company to purchase DC3's not only to operate all company charters but also to replace Herons on our scheduled route network. This step, believe it or not, was hailed as a tremendous step forward and was widely acclaimed.

Growth of the company progressed from that time at a staggering rate. The company suffered from under capitalisation and the only way we could attempt to keep up with demand was by chartering other Airlines' aircraft until we could afford our own. This policy was eminently successful. M.E.A. set the ball rolling by chartering Viscounts, to be followed by the purchase of F27's. Kuwait Airways chartered Tridents until our own BAC1-11's were introduced into service. Lastly BOAC chartered VC10's, until we bought our own for introduction into service on 1st April 1975.

The purchase of private shareholding by the Governments of the four Gulf States at that time gave the company a new lease of life and Tristars and B737's became the name of the game.

The entry of the company into the hotel business and handling agencies during my years of office ensured that there was never a dull moment.

No one can boast of a more exciting or satisfying career than I can. It was a privilege to have presided over this "Golden Era of Aviation". At the same time I was unquestionably fortunate to have worked under Boards of Directors who not only gave me every encouragement but were also personal friends. It was my personal honour to have been able to fly as pilot for their Highness the Emirs of the Arabian Gulf States and members of their families when visiting neighbouring countries.

One vivid memory I have, was when I flew His Majesty The Sultan of Oman on his triumphal entry to Muscat on assuming his accession.

Gulf Air is now thirty years old; congratulations and may you proceed from strength to strength.

**Alan Bodger**  
Ex General Manager



THE foundation of Gulf Air was a key event for the Gulf. At that time the area was in considerable need of efficient transport connections with the outside world, businessmen in the area were seeking such transport to strengthen links of trade and friendship within the Gulf.

All of the participating States in this vital project continue to take the attitude that Gulf Air must be helped to progress and meet the ambitions of the people of the area.

There is no doubt that Gulf Air has played a key communications role in the Gulf since the foundation of its service as the sole company to carry passengers from local airports to neighbouring states.

In those early days the service which aided business contact and growth was sufficient but as time passed the company gradually developed its small fleet until it has become a major international airline with a high reputation. This is much to the credit of the present management and a bright future seems assured.

Starting the company from nothing was not easy, especially as the project was quite new to the area. Early Board members had to strive hard to lay the foundations and guide development — both as a team and as individuals.

As a Board member myself I did my best to achieve the company's goals and to draw on the assistance and experience provided to us by the corporation of Yousif Ahmed Kanoo.

**Mohd Jassim Kanoo**  
Ex Board Member



8 A



7 V



6 T



5 T



4 T



3 T



2 T



1 T



15 T



14 T



13 T



12 T



11 T



10 T



9 T

### Employees who have completed 30 years of service with Gulf Air

1. G.A. Bhatia, Finance Department.
2. Reshid Hussain, Housing and General Services Department.
3. Abdulla Mohd. Amin, Communications Department.
4. R.L. Tripathi, Finance Department.

5. Ghuloom Haji, Gulf Hotel, Bahrain.
6. Jasim Hasan Mahmood Bahra, Transport Department.
7. Hamad Ibrahim, Transport Department.
8. Mohd. A. Rahim, Finance Department.
9. A. Ali Abbas, Transport Department.

10. K.H. Wadhvani, Finance Department.
11. M.T. Kandhari, Finance Department.
12. R.C. Anand, Finance Department.
13. R. Ramaswamy, Engineering Department.
14. J.M. Purshotam, Gulf Hotel, Bahrain.
15. S.P. Bhatia, Finance Department.



### الموظفون الذين انهوا ثلاثين عاماً من الخدمة

- ١ - جى. اى. تريبثيا - دائرة المالية
- ٢ - راشد حسين - دائرة الاسكان والخدمات العامة
- ٣ - عبدالله محمد أمين - دائرة الاتصالات
- ٤ - آر.ال. تريبثيا - دائرة المالية
- ٥ - غلام خلجي - فندق الخليج - البحرين
- ٦ - جاسم حسن محمد بهره - دائرة الجرافيك
- ٧ - حمد ابراهيم - دائرة الواصلات
- ٨ - محمد عبدالرحيم - دائرة المالية
- ٩ - عبدعزى عباس - دائرة الواصلات
- ١٠ - كى. ايش. والدواني - دائرة المالية
- ١١ - ام. تى. كندارى - دائرة المالية
- ١٢ - آر. سي. انند - دائرة المالية
- ١٣ - آر. رامسوامي - دائرة الهندسة
- ١٤ - جى. ام. پورشوتام - فندق الخليج - البحرين
- ١٥ - اس. بي. باتيا - دائرة المالية



ان تاريخ افتتاح شركة طيران الخليج حدث لا يمكن تجاهله او نسيانه وكان ذلك في عام ١٩٥٠ . تلك الفترة التي كانت البلاد او بالأحرى المنطقة احوج ما تكون الى ايجاد السبل والوسائل المساعدة في ربط هذه المنطقة بالعالم الخارجي . ان رجال الاعمال كانوا يدركون اهمية وجود مثل هذه التسهيلات التي من شأنها تسهيل عملية الانتقال وتوطيد العلاقات الاخوية والتجارية القائمة بين الاشقاء في هذه البقعة من عالمنا الواسع وبصورة افضل مما كان عليه قبل تلك الفترة . ولما كانت ومازالت الدول المشاركة في هذا المشروع الحيوى تفكر من منطلق واحد وبمستوى المسؤولية . فقد حرصت على دعم هذه الشركة وابرازها الى حيز الوجود تحقيقا لمزيد من التقدم والرضا تمشيا مع طموحات وتطلعات شعوب هذه المنطقة الحبيبة

ومما لا شك فيه ان لطيران الخليج دورا بارزا ورائدا في هذه المنطقة منذ بداية عملها حيث كانت الوحيدة التي تنقل المسافرين بين مطارات هذه البلاد والدول المجاورة في تسهيل اعمالها . وكانت في تلك الفترة تغطي الحاجة مما سهل على اصحاب الاعمال اتصالاتهم واعطى دفعا لتنشيط وتنمية هذه النشاطات . وتدرجت هذه الشركة باسطولها الصغير الى ان اصبحت من الخطوط الجوية التي يحتذى بها ويشار اليها بالبنان حيث اصبحت تزاخم بجدارة كبريات الخطوط الجوية العالمية شهرة وفعالية وذلك بفضل القائمين على ادارتها وحسن تصريفهم لشؤونها مما يبشر لها بمستقبل زاهر في هذا المجال .

ان الفترة الاولى من تأسيس شركة طيران الخليج لم تكن سهلة لترسيخ قواعد الشركة وتثبيتها خاصة وان المشروع كان جديدا على المنطقة . ويديهى ان عضو مجلس الادارة لا بد له من السعى الجاد والعمل على توجيه الشركة بمختلف الطرق سواء بمجهوداته الشخصية او الجماعية وبحكم منصبه كعضو مجلس الادارة لم ال جهدا في سبيل تحقيق اهداف الشركة التي اسست من اجلها والاستعانة بشكل فعال بالخبرات التي وفرتها لنا مؤسسة يوسف بن احمد كانوا في ذلك الوقت .

محمد جاسم كانو  
عضو مجلس ادارة سابق



يتباهى مثي بعمل ملء بالاثارة والارتياح . كان شرف في ان اكون رئيسا في الفترة الذهبية للطيران وان احظى بالعمل تحت اشراف اعضاء مجلس ادارة لم يهبوني التشجيع فقط بل كانوا اصدقاء شخصيين لي في نفس الوقت . كان شرف شخصي لي ان اكون قائدا لطائرات اصحاب السمو امراء دول الخليج العربي عند زيارتهم للدول المجاورة . ومن ذكرياتي المشرقة انى كنت قائدا لطائرة صاحب الجلالة سلطان عمان عند دخوله مسقط منتصرا لارتقاء عرشه .

وبهذه المناسبة التي تبلغ فيها شركة طيران الخليج عامها الثلاثين اتقدم باحر التهاني والدعوات لكل العاملين فيها مع تمنياتي للشركة بالتقدم الدائم .

الن بودجر  
المدير العام السابق

في صبيحة يوم الحادى من يناير لعام ١٩٥٩ وصلت الى البحرين في تمام الساعة السابعة والنصف كأول مدير عام لشركة غلف الفيشن . كانت الشركة ائذاك تمتلك اربع طائرات « هيرون » وثلاث طائرات « دوف » وقد اعتبر شراء طائرات « سيد بيرد هاوس » من شركة « بي . او . اي » سي مديرا لتغيير مركز الضابط المنفذ للشركة من طيار ادارى الى مدير عام . بعد ثلاث سنوات دخلت الشركة في مناقصة ارسيت عليها فيما بعد بشأن تشغيل طائرات خاصة لشركة تطوير النفط للساحل المتصالح وشركة نفط قطر .

وقد استدعى هذا العقد شراء طائرات من طراز دوغلاس ٣ ليس لتسيير عقود الشركة فقط . وانما ايضا لتحل محل طائرات « هيرون » في شبكة خطوط الشركة المنتظمة . لقد كانت خطوة جبارة الى الامام . كانت سببيا في اضطرار نمو الشركة بشكل مذهل في ذلك الوقت .

لقد كانت الشركة حينئذ تعاني من نقص في رأس المال والطريقة الوحيدة التي امكن بها مواجهة الاقبال المتزايد على اعمالها كانت تأجير طائرات من الشركات الجوية الاخرى والعمل بها لتأدية الفرض لحين التمكن من شراء طائرات خاصة بنا . وكانت هذه سياسة ناجحة .

بدأنا باستئجار طائرات « فسكوت » من شركة طيران الشرق الاوسط وتبعنا ذلك بشراء طائرات فوكر ٢٧ إس . واستاجرنا من الخطوط الكويتية طائرات من طراز « ترايدنتس » الى ان اشترينا طائرات الباك ١١ - ١٠ . واخيرا استاجرنا من شركة الخطوط الجوية البريطانية طائرات في « سي - ١٠ » الى ان اشترينا طائراتنا الخاصة من هذا الطراز في اول ابريل من عام ٧٤ .

ان شراء حكومات اربع دول من الخليج وهي البحرين . الامارات العربية المتحدة . قطر . سلطنة عمان للاسهم الخاصة في ذلك الوقت قد اعطى الشركة دفقا جديدا من النشاط وامتلكت على اساس ذلك طائرات ترايستر وبوينج ٧٣٧ .

ان دخول الشركة في مجال الفنادق ووكالات الخدمات والشحن خلال سنوات خدمتى قد اعطاها ضمانا لاستمرار الحركة . لا احد يستطيع ان



## شركة هيلوكبتر الخليج :

تأسست هذه الشركة في يوليو عام ١٩٧٠ تحت ملكية شركة طيران الخليج وبدأت مباشرة أعمالها عام ١٩٧٢ من مطار رأس ابو عبيد للهيلوكبتر .

وقد كانت الشركة وقتذاك تمتلك طائرة هيلوكبتر من طراز سيكورسكي حتى عام ١٩٧٥ حينما أصبح أسطولها يتكون من أربع طائرات من نفس النوع إضافة الى اثنتين من نوع بل ٢٠٥ .

ويتكون مجلس ادارة هذه الشركة من :

- |                        |           |
|------------------------|-----------|
| السيد عدنان بيسيو      | – البحرين |
| السيد عبدالله السويدي  | – قطر     |
| السيد عبدالله العطية   | – قطر     |
| السيد سعيد الكبيسي     | – قطر     |
| السيد محمد السكري      | – البحرين |
| السيد عبدالحميد العلوي | – البحرين |

وجدير بالذكر ان الشركة الى جانب عملياتها الحالية ، فهي تقوم ايضا بخدمات الصيانة والهندسة للسلاح الجوي الاميرى القطرى .



وعلى هذا الصعيد كانت اهم التغييرات في الاسطول هي الاستغناء عن خدمات طائرات الفتي - سي ١٠ والبيك ١١ - ١ واستبدالهما بطائرات الترايستار الضخمة والبرينج ٧٢٧ المطورة . ويتكون الاسطول الحالي للشركة من الطائرات التالية :

- |                                   |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| ٦ طائرات لوكهيد ترايستار ١٠١١     | طائرتان ايلاندر              |
| ٩ طائرات بوينج ٧٢٧ المطورة        | طائرة واحدة سكاى لانير       |
| طائرة واحدة بوينج ٧٠٧ للشحن الجوي | طائرة واحدة كنج بيج ايركرافت |
| ٤ طائرات فوكر ٢٧                  |                              |

الطيار الخليجى يانز مكان بمدارة ضمن افراد طاقم الطائرات في الشركة



٢ - طائرة بوينج ٧٢٧ المطورة التي بدأت الشركة تشغيلها عام ١٩٧٦ مع مجموعة افراد طاقم الطائرة بالقرى الرسمي .

### شبكة خطوط الشركة الحالية :

مع التطور الذي شهدته الشركة خلال الثلاثين عاماً الماضية افتتحت عدة خطوط ترميز منتقلة الخليج بمعظم دول الشرق الاوسط واوروپا والشرق الاقصى . فهي تسير الآن رحلات الى لندن وباريس وامستردام وهونج كونج ومانيلا ويانكوك ويومبي وكراشي والقاهرة وبغداد وجدة . إضافة الى شبكة الخطوط التي تربط بين المدن الرئيسية في الدول المألقة ، كذلك فان الشركة لديها اتفاقيات مشتركة مع الخطوط القبرصية لتسيير رحلات الى لارنكا وخطوط الشرق الاوسط لتسيير رحلات الى بيروت والخطوط السعودية لتسيير خط البحرين/الظهران .

### الاسطول الحالي للشركة :

لقد طرات عدة تغييرات على اسطول الشركة في فترات متباعدة من حيث العدد والتنوع ، وهذا راجع بالضرورة الى مواكبة التطورات التي تحدث في عالم الطيران والنقل الجوي والى مسايرة نمو الشركة المضطرد .



والاعتزاز بهذه الشركة التي أصبحت الآن من كبريات الخطوط الجوية العالم .

كما أنني اعتز وأقدر جل التقدير جهود القائمين على ادارتها وكل العاملين فيها لما يبذلونه من جهد ويعد نظير في تصريف أمور الشركة والحفاظ على مستقبلها .

ويسرني أن أنوه أنني كنت أقوم بالنيابة عن أخي محمد جاسم كائو في مجلس الإدارة في الفترات التي يكون فيها خارج البحرين وكنت سعيداً أنني تمكنت من خدمة شركة طيران الخليج بخدمات بسيطة في السابق وأنتي لا زالت مخلصاً لهذه الشركة الوطنية التي قدمت خدمات كثيرة ومفيدة للمنطقة جميعها واتمنى لشركة طيران الخليج دوام الازدهار والتقدم بفضل جهود ادارتها والقائمين عليها .

احمد علي كانو  
عضو مجلس ادارة سابق

تأسست شركة طيران الخليج في عام ١٩٥٠ بجهود السيد فرديريك بوسورث الذي كان يعمل في العراق ضمن سلاح الجو الملكي البريطاني فقد تسنى له شراء طائرة قديمة من العراق وجلبها معه الى البحرين ويأشر في تاجيرها في رحلات قصيرة بين الكويت والبحرين وديي . لقد كانت الظروف مناسبة في تلك الفترة لتشجيع مثل هذه الرحلات الخاصة كما ان الحكومات في المنطقة كانت في حاجة الى الخدمة السريعة لنقل البريد وغير ذلك من الخدمات الاخرى بين مناطق الخليج . وقد كانت فرصة سانحة للسيد بوسورث ان يؤلف شركته هذه ويشتري طائرة اخرى من سلاح الجو الملكي البريطاني وان يستقدم احد الطيارين من قبرص لمساعدته في بلوغ طموحاته

في سنة ١٩٥١ تحطمت طائرة السيد بوسورث عندما كان في تجربة طيران ليلي في لندن . ويعد تلك الحادثة اشترت شركة الخطوط الجوية البريطانية حصته من زوجته .

ومنذ اشترت شركة الخطوط الجوية البريطانية في ادارة هذه الشركة بدأت علامات النشاط تدب في اجهزة الشركة وبدا الجميع يقبلون على شراء الاسهم في هذه الشركة من الافراد الذين اشترتوا سابقا اسهما فيها . ومما لا ريب فيه انه كان لطيران الخليج زخماً قويا وهدفا رائداً يسجله لها تاريخ الطيران في هذه المنطقة حيث امكن بفضل بروزها ويكل جدارة ربط دول الخليج بعضها ببعض وكذلك ربط المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية بمناطق الخليج . كما كان لها قصب السبق في تلك الفترة ان تقي بحاجات اصحاب الاعمال وتسهيل امور تجارتهم واتصالاتهم المختلفة . وقد ارتقت هذه الشركة بطموح القائمين على ادارتها الى ان بلغت الى ما هي عليه الآن من شهرة واتساع حيث شاركت باسطولها الكبير مشاركة فعالة مع شركات الطيران الدولية الاخرى واصبحت من احدى الشركات الكبيرة بجدارة واستحقاق .

اننى كلما رجعت بذاكرتي الى الماضي وتذكرت تلك الشركة المتواضعة التي تألفت من طائرتين صغيرتين وقارنتها مع هذه الشركة في مستواها الحالي الرفيع والقدر العظيم من الكفاءة والنجاح في ادارتها ، لأشعر بالفخر



الفوكر ٢٧



## قسم الطائرات الخفيفة :

انشأت الشركة هذا القسم في الحادي من يناير عام ١٩٧٨ ليقوم بالاشراف التام على عمليات الطائرات الخفيفة وخدماتها على اكمل وجه . بعد ان كانت الشركة تشرف عليها بصورة غير متخصصة .

وقد اوجدت لهذا القسم ادارة مستقلة تباشر اعمالها في مطار السيب الدولي بسلطنة عمان وهو المقر المخصص لعمليات الطائرات الخفيفة . كما ان لهذا القسم محطات خارجية في البحرين و ابوظبي . خدمات هذا القسم تعتبر جزءاً مكملاً لخدمات شركة طيران الخليج التي تقوم بها في المنطقة . وتشمل هذه الخدمات تاجير الطائرات الخفيفة لشركات النفط العاملة في المنطقة اضافة الى الرحلات المنتظمة التي تربط البحرين والظهران بالمملكة العربية السعودية وكذلك الرحلة المنتظمة الاسبوعية من مسقط الى جوادر وتستخدم فيها طائرات الفوكر ٢٧ .

وجدير بالذكر ان عدد الطيارين بهذا القسم يزيد على ٢٥ قبطانا ويحتوي الاسطول الذي يديره هذا القسم على طائرات السكاي فان والنورمان ايلاندر والكنغ بيج ايركرافت اضافة الى طائرات الفوكر ٢٧ .

وجدير بالذكر ان هذا القسم يقوم بالاعمال الاستشارية لاي من الشركات التي تنوي شراء او ادارة انواع من الطائرات المختلفة .

### اهم الاحداث في ثلاثين عاما :

- ١٩٧٢ - تم تغيير اسم الشركة من غولف افيشين الى غولف اير - طيران الخليج .
- ١٩٧٤ - اصبحتم شركة طيران الخليج الناقلة الوطنية لدول البحرين والامارات العربية المتحدة وقطر وعمان بعد تسجيلها رسميا في الدول الاربعة المالكة باسم طيران الخليج - غولف اير .
- ١٩٧٤ - تم شراء اربع طائرات من نوع بي-١٠ وصيغها بالوان اعلام الدول المالكة .
- ١٩٧٦ - بدء استخدام طائرات الترايستار العملاقة في الخدمة على اسطول الشركة .
- ١٩٧٦ - بدء استخدام الكمبيوتر في عمليات الحجز .
- ١٩٧٧ - الاستغناء عن خدمات الفي - سي ١٠ والباك ١١ - ١ .
- ١٩٧٧ - الحصول على البوينج ٧٣٧ المطورة .
- ١٩٧٨ - انشاء قسم الطائرات الخفيفة في عمان .
- ١٩٧٨ - بداية تشغيل الرحلات الى الشرق الاقصى .
- ١٩٧٩ - تشغيل طائرة البوينج ٧٠٧ على عمليات الشحن الجوي بين الخليج والهند واوروبا .

- ١٩٥٠ - تاسيس الشركة وتشغيل رحلات منتظمة بين البحرين والظهران والدوحة والشارقة .
- ١٩٥١ - دخلت الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار كمساهم رئيسي في الشركة .
- ١٩٥٢ - تم شراء اربع طائرات من نوع دي هانيلاند واربع طائرات من نوع دوغلاس ٣ .
- ١٩٥٢ - اضافة محطات ابوظبي ودبي والكويت ومسقط الى شبكة الخطوط .
- ١٩٥٧ - دخلت الشركة كمساهم رئيسي في شركة « اسكول » شركة الخليج لخدمات الطائرات .
- ١٩٦٧ - قامت الشركة بشراء اول طائرة فوكر ٢٧ .
- ١٩٧٠ - تم شراء اول طائرة من نوع باك ١١ - ١ .
- ١٩٧٠ - تم تمديد شبكة الخطوط الى كراتشي .
- ١٩٧٠ - تم انشاء شركة هيلوكوبتر الخليج التي تملكها الشركة ومقرها الدوحة .
- ١٩٧١ - تم تمديد شبكة الخطوط الى بومبي .



لم اكن اعرف السيد أف-بوسورث حينما جامني وطلب مساعدتي المالية له وذلك اثناء زيارته للبحرين في اواخر عام ١٩٤٩ مستخدما طائرته الانسون الصغيرة . ومع ادراكي لحسن نواياه . والمنازق الذي كان فيه اقرضته ٢٠٠٠ روبية استخدمها لشراء بعض قطع الغيار لطائرته من شركة النفط العربية الامريكية العاملة بالظهران والتي كانت تملك مخزونا من قطع غيار طائرات الانسون التي توقفت الشركة عن استخدامها حسب ما توفر له من معلومات قبل مجيئه الى البحرين .

لقد استبدل السيد بوسورث قطع الغيار التالف في طائرته وتأكد من امكان مواصلة الطيران بها مما جعله يتقدم الى حكومة البحرين بطلب للحصول على ترخيص يسمح له بموجبه اخذ ركاب في جولة حول البحرين بسعر عشر روبيات للفرد الواحد . وقد منح بالفعل هذا الترخيص وبدأ القيام بهذه الجولات الناجحة التي كان لها الاثر في خلق الثقة في السفر عن طريق الجو .

لقد بدأ السيد بوسورث واتقا في تلك الفترة بمستقبل النقل الجوي في منطقة الخليج . وقد جامني ذات مرة مستخدماً في امكانية نجاح انشاء شركة طيران في المنطقة ورحبت بفكرته وابدت له مساعدتي التامة . كما اقترحت عليه الاتصال بالسيد سي . دي . - بلغريف المستشار البريطاني لحكومة البحرين اذ كان للحصول منه على الموافقة بمواصلة الطريق .

بعد ذلك انستت الشركة واطلق عليها اسم « شركة غولف افيشين المحدودة » في بداية عام ١٩٥٠ بيعت اسهمها بسرعة وقد احزرت تقدما ملموسا في بداية عهدنا مما جعل السيد بوسورث سعيداً . وذهب الى انجلترا لشراء طائرة اكبر حجماً من الانسون وهي من نوع « دوغ » ولكن تلك المهمة لم تتم اذ وقف القدر له بالرصاد ومات بعدما سقطت تلك الطائرة وهو يقوم بتجربتها .

بعد ذلك انستت الشركة بحاجة لمن يتولى مهام تسيير امورها ومستولياتها ومن يحل محل السيد بوسورث . وبالفعل بدأت انا شخصياً

بالاتصال بالسيد جون لوبي من شركة الخطوط الجوية البريطانية لما وراء البحار لبحث الامر معه بعد ان طلب منى اعضاء الادارة بيع ٥٠٪ من اسهم ارملة السيد بوسورث .

ومساعدة السيد لوبي استطعت الحصول على موافقة الـ « بي . او . آي . سي » القيام بمهام تسيير امور الشركة ومسئولياتها وقد عين اثناء ذلك السيد جورج تومسون كرئيس لمجلس الادارة لحين وصول القبطان الن بودجر وتولي ذلك المنصب .

تلك هي قصتي مع شركة طيران الخليج ولا يد لي هنا من القول بانها قد احزرت تقدماً ملحوظاً خلال سنواتها الثلاثين وتاتي حالياً في المقام الاول بين شركات الطيران في الشرق الاوسط .

حسين يتيم

عضو مجلس ادارة سابق

## طيران الخليج ٥٥ وثلاثون عاما في خدمة النقل الجوي

بصادف الرابع والعشرون من شهر مارس ١٩٨٠ ذكرى تأسيس شركة طيران الخليج ومرور ثلاثين عاماً عليها - ففي مثل هذا اليوم تم تأسيس هذه الشركة عن طريق الكابتن اف بوسورت تحت اسم « غولف افيشيز المحدودة » ، وباتى تأسيس هذه الشركة مصاحبا لنمو الحركة الاقتصادية وتوسع النشاط التجاري في منطقة الخليج وتلبية للحاجة الماسة لخدمات النقل الجوي بين دول هذه المنطقة وريطها فيما بعد بدول العالم الخارجي .

لقد بدأت الشركة بداية متواضعة باستخدام بعض الطائرات الصغيرة غير ان عدة طفرات حدثت خلال الثلاثين عاماً الماضية من عمرها أهمها تلك التي تم بموجبها شراء جميع أسهمها من قبل حكومات دولة البحرين ودولة الامارات العربية المتحدة ودولة قطر وسلطنة عمان وذلك عام ١٩٧١ وهو العام الذي أصبحت فيه شركة طيران الخليج الناقل الوطنية لهذه الدول الأمر الذي وفر لها مزيداً من الدعم المادي والمعنوي ودفق بها خطوطاً إلى الاسواق في خضم شركات الطيران العالمية لتحل مكانها المرموق .

كانت الشركة في بداية عهدها تسير رحلات منتظمة بين البحرين والدوحة والظهران والشارقة باستخدام طائرة واحدة من نوع « سنسون مارك ١ » في بداية الأمر ثم أضافت إليها طائرتين أحدهما من نوع « بوينج ٥٥ » والاخرى من نوع « دي هافيلاند ٥٠ » ومع ازدياد الحاجة إلى خدمات الشركة الجوية وزيادة الطلب عليها أصبح من المحتم شراء مزيداً من الطائرات لتلبية هذا الطلب ، وبالفعل فقد اشترت في عام ١٩٤٦ أربع طائرات من نوع « دي هافيلاند ٥٠ » وأربع طائرات من نوع « دوغلاس ٣٠٠ » وذلك بعد دخول شركة الخطوط الجوية البريطانية كمشاهم رئيسي في الشركة وقد أسهمت في الزيادة المطلوبة في رأسمال الشركة لشراء مزيد من الطائرات .

لقد لعبت الشركة دوراً فعالاً في حركة النقل الجوي وتمويلها في منطقة الخليج وبتت أهميتها كقوة من خلال الطلب المتزايد على السفر على

رحلاتها واستنجاز طائراتها خصوصاً من قبل شركات النقط العاملة في منطقة الخليج مما دعا الشركة إلى زيادة أسطولها وذلك بشراء ثلاث طائرات من نوع بوينج ٢٧ تسلمت الأولى منهم عام ١٩٦٧ والثانية عام ١٩٦٨ والثالثة عام ١٩٧١ .

ولم يقف نمو الشركة وازدهارها عند ذلك الحد ، فقد كان لنجاح خدماتها والاقبال عليها أثر في دخولها عصر التفاتت وزيادة أسطولها من أجل الحفاظ على مستوى الخدمات التي تقدمها لشعوب هذه المنطقة وريطهم ببقية دول العالم ، فقد اشترت أولى طائرات الباك ١١ - ١ عام ١٩٧٠ واستلمت طائرات من نوع في سي ١٠ من شركة الخطوط الجوية البريطانية وبدأت في استخدام هذه الطائرات في رحلاتها الجوية المنتظمة التي بدأت تسيرها مع بداية شهر أبريل من نفس العام بين لندن والبحرين وأبوظبي والدوحة وبني وسلسط . وقد أدى نجاح هذه الخدمات إلى اقبال الشركة على تملك هذه الطائرات وذلك عام ١٩٧٤ وهو العام الذي تحولت فيه جميع أسهم الشركة بعد شرائها إلى حكومات الدول التي تملكها في الوقت الحاضر وهي البحرين والامارات العربية المتحدة وقطر وعمان . وقد صيغت هذه الطائرات بالوان اعلام تلك الدول وأخذت تتابع استخدامهما على حدة الخطوط / لندن .

لقد كانت خطوة جريئة تلك التي بموجبها تحولت الشركة إلى ناقلة وطنية لهذه الدول ثابعت بعدها الشركة جهودها من أجل المحافظة على المركز الذي وصلت إليه ضمن كبريات شركات الطيران العالمية . لقد ضاهقت من عدد طائرات أسطولها مع إضافة أنواع جديدة متطورة إليه . ففي عام ١٩٧٦ قدمت على شراء أربع طائرات من نوع لوكهيد ترايستار الخمسة التي روعيت فيها كفاءة تكنولوجية عالية وقررت ادارة الشركة تشغيلها بعدد أقل من مقاعدنا الاصلية وهو ٤٠٠ مقعد بغية توفير راحة وطمأنينة أكبر لسافرها . وبهذا الاجراء تعتبر الشركة أول من حصل على طائرة لوكهيد ترايستار في الشرق الأوسط . وفي الوقت الحاضر تستخدم الشركة من هذا النوع ٦ طائرات تعمل على خطوطها الطويلة إلى كل من أوروبا والشرق الاقصى . هذا بالإضافة إلى طائرات البوينج ٢٢٧ المتطورة التي أدخلتها الشركة في خدماتها عام ١٩٧٧م .

دوغلانس ٣



البوينج





(١) طائرة الترايستار ذات النجوم الخمس التي بدأت الشركة في استخدامها عام ١٩٧٦ بعد أن أجرت تعديلا على عدد مقاعدها الاصل بحيث أصبحت ٢٣١ مقعدا بعد أن كانت حوالي ٤٠٠ مقعد من أجل توفير راحة أكبر للركاب . انها تكون مع البوينج ٢٢٧ العمود الفقري لاسطول الشركة الحالي وهي مزودة بثلاث محركات رولز رويس ذات تهوية مروحية وتقدم ضغطا قدره ٤٢ الف رطل لكل محرك عند الارتفاع .



لا شك ان ثلاثين عاما فترة طويلة في عمر اغلب الشركات ولا تستثنى من ذلك شركة طيران الخليج . لقد كانت البداية متواضعة ، وعلى مدى تلك المدة المنتهية من عمر الشركة نمونا بصورة مضطربة لتصبح شركة طيران عالمية متكاملة وناقلة وطنية لدول البحرين وقطر وسلطنة عمان والامارات العربية المتحدة .

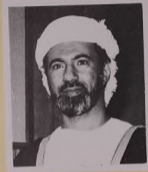
في الحقيقة ان الجانب الاكبر من هذا النمو حدث في فترة اقصر كثيرا ، لقد بدأ بشكله الفعلي عام ١٩٧٤ وهي السنة التي امتلكت فيها الدول الاربعة المالكة جميع اسهم الشركة فيما بينها بالتساوي .

لقد أصبحنا في غضون السنوات الست الماضية شركة طيران تستخدم طائرات ثلثة عصرية تسيرها على خطوطها العالمية الى أوروبا والشرق الأوسط والاقصى وتقدم عليها مستوى عال من الخدمة . لقد كان وراء ذلك الإنجاز جهودا كبيرة تمكنت في النية الصادقة لدى اعضاء الشركة وعلى كافة المستويات للعمل على انجاح الشركة وابراز وجهها .

ان السنوات القليلة القادمة ستكون حرجة بالنسبة للإبقاء على هذا النجاح الذي حققته الشركة ومن المؤكد انه لا يمكننا النوم على ارجائنا في الوقت نفسه . اعتقد انه من حقا أن نهنيء انفسنا على عمل بدأ على أسس سليمة . ونحن شاكرين جدا للعون المتواصل الذي نحصل عليه من رؤساء الدول المالكة الاربعة ، وللثقة التي وضعوها في الشركة ودورها في المنطقة وابد ان ارفع شكرنا الشخصي لكل من ساهم خلال فترة الثلاثين عاما من النمو والتشاكس لشركة طيران رائدة في العالم العربي .

يوسف احمد الشيراوي  
وزير التنمية والصناعة بدولة البحرين  
رئيس اللجنة التنفيذية





ونحن نحتفل بمرور ثلاثين عاماً على تأسيس هذه الشركة الفتية التي تحتل الآن مركزاً مرموقاً بين كبريات شركات الطيران العالمية ، وذلك بفضل السياسة السليمة التي اختطتها الدول المالكة للشركة وبفضل الدعم المتواصل والمساندة الأكيدة منها الأمر الذي يحدونا ان نسجل بفخر واعتزاز ما حققته الشركة على مدى الثلاثين عاماً الماضية من تقدم وازدهار وما صاحب ذلك من انجازات على صعيد النقل الجوي لخدمة شعوب هذه المنطقة .

اننا ندرك جميعاً بأن تأسيس هذه الشركة جاء تلبية للحاجة الماسة للخدمات الجوية في منطقة الخليج بسبب التطور والنشاط الاقتصادي ، وما احتفالنا بهذه المناسبة الا لتتويج للدور الرئيسي الذي لعبته في تنشيط حركة المواصلات وتطويرها في المنطقة منذ بداية عهدها وكذلك للمساهمة الفعالة التي تشارك فيها بقية شركات الطيران الأخرى في حركة النقل الجوي العالمي . ولن يكون الاحتفال بهذه المناسبة تسجيلاً لفترة انقضت من عمر الشركة ولا هدفاً في حد ذاته بل وسيلة للاستمرار والعمل على الحفاظ على المركز العالمي الذي تحتله الشركة في حقل النقل الجوي خدمة لآبناء المنطقة بوجه خاص ولجمهور المسافرين بوجه عام .

ويطيب لي في هذه المناسبة والشركة تدخل عقدها الرابع ان اشيد بجهود كافة العاملين فيها وأبارك اخلاصهم في العمل للمحافظة على السمعة الطيبة التي تتمتع بها الشركة وأتمنى للجميع كل النجاح والتوفيق .

سالم بن ناصر البوسعيدي  
وزير المواصلات بسلطنة عمان  
رئيس مجلس الإدارة



البحرين



قطر



الامارات العربية المتحدة



سلطنة عمان

## مجلس ادارة شركة طيران الخليج

١٩٨٠

- |                                                                                      |                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ٧ ( السيد عبدالله حسين سيف<br>المدير العام المؤسسة نقد البحرين                       | ١ ( سعادة السيد سالم بن ناصر البوسعيدى<br>وزير المواصلات بسلطنة عمان<br>رئيس مجلس ادارة الشركة                  |
| ٨ ( السيد محمد بن موسى<br>وكيل الشؤون المالية بسلطنة عمان                            | ٢ ( سعادة السيد عبدالله بن ناصر السويدي<br>وزير المواصلات النقل بدولة قطر<br>نائب رئيس مجلس ادارة الشركة        |
| ٩ ( السيد محمد رجب الباعمر<br>نائب مدير عام ادارة الطيران المدني بسلطنة عمان         | ٣ ( سعادة السيد يوسف احمد الشيراوى<br>وزير التنمية والصناعة بدولة البحرين<br>رئيس اللجنة التنفيذية              |
| ١٠ ( السيد احمد علي معرفيه<br>وكيل وزارة المواصلات والنقل بدولة قطر                  | ٤ ( السيد علي خلفان الظاهري<br>رئيس دائرة الطيران المدني بأبوظبي                                                |
| ١١ ( السيد عبدالقادر القاضي<br>مدير ادارة المالية بوزارة المالية والبتترول بدولة قطر | ٥ ( السيد ناصر محمد علي النويس<br>مدير عام صندوق ابوظبي للتنمية العربية                                         |
| ١٢ ( السيد علي ابراهيم المالكي<br>نائب مدير ادارة الطيران المدني بدولة قطر           | ٦ ( الشيخ عيسى بن عبدالله آل خليفة<br>وكيل وزارة التنمية والصناعة المساعد لشؤون<br>الطيران المدني بدولة البحرين |



لقد وصلت الشركة الى هذا المركز المرموق الذي تحتله الآن بين  
كبريات شركات الطيران العالمية بفضل مساندة حكومات  
الدول الاربع المالكة لها وهي الامارات العربية المتحدة  
والبحرين وعمان وقطر .



GULF AIR

طيران الخليج



1980

1980

طيران الخليج في ثلاثين عاماً  
THIRTIETH ANNIVERSARY