

ፕላን ላይ እየተመለከቱና እየሠሩ ትምህርታቸውን ያከናውናሉ። ስፓይላትነት ሥልጠና የሚያስፈልገው 18 ወራት ነው። የመኖሪያውና የትምህርት ክፍሎች የሚገኙት ከአየር መንገዱ የቴክኒክ ክፍል ቅጥር ግቢ ሲሆን ለምግብ ደግሞ የድርጅቱ ካፌቴሪያ ለሠራተኞችና ለመንገደኞች ምግብ ከሚያዘጋጀው ክፍል ተዘጋጅቶ ከሠራተኞች ጋር ይመገባሉ።

አንድ የቴክኒክ ተማሪ የሚማረው ትምህርት ቀጥሎ በተገለጸው ሁኔታ ይካሄዳል። ማንኛውም የመጠገኛ መሣሪያ ትምህርት ከሚገኝበት ከአንድ ቅጥር ግቢ ውስጥ በአስተማሪዎች ተከታታይነት ከቀለም ትምህርቱ ጋር ይማራል። የመሥራት ልምምዱ ቴክኖሎጂ ባፈራቸው ልዩ ልዩ የትምህርት መሣሪያዎች ላይ ከመካሄዱ በተጨማሪ፤ በቀጥታ በሥራ ላይ ባሉት አይሮፕላኖች ላይ የሚጠግኑት ሠራተኞችም ለመርዳትና ጥያቄያቸውን ለመመለስ ዝግጁ ሆነው እንዴት እንደሚሠሩም ለመከታተል ይችላል። በዚህ ዓይነት ቅርበት በሥራ ላይ ባሉ አይሮፕላኖች የሚከናወን የትምህርት አሰጣጥ ፕሮግራም፤ በየትም አገር የማይገኝ የትምህርት ማዕከል ያደርገዋል።

ለውጭ አገር ተወላጆች ተመጣጣኝ ዋጋ ያስከፍላል። ጥቂቶቹ ወደ ሀገራቸው ከመመለሳቸው በፊት የሥራ ልምድ ለማግኘት በኢትዮጵያ አየር መንገድ አገልግለዋል። ትምህርታቸውን በሚገባ አጠናቀው የሲቪል አቪዩሽን የምስክር ወረቀት ያገኙትን ኢትዮጵያውያን ተማሪዎች አየር መንገዱ በመደበኛ ሠራተኛነት በቀጥታ ይቀጥራቸዋል።

በዚህ ትምህርት ዕድል ለመጠቀም በመጀመሪያ ከአፍሪካ አህጉር የተመረጡት የምሥራቅ አፍሪካ አሥራ አራት ወጣቶች ሐምሌ 5 ቀን 1969 ዓ.ም አዲስ አበባ ገቡ። እነዚህም አምስት ከኬንያ፣ አምስት ከዶጋንባ፣ አራት ከታንዛኒያ ነበሩ። የትምህርት ቤቱ የመጀመሪያው ዲሬክተር አቶ ለገሰ ማሞ በየሀገሩ ተዘዋውረው የሚሰጠውን ትምህርት ለመቀበል ብቁ መሆናቸውን ለማወቅ ፈተና ከሰጡ በኋላ ነው ት/ቤቱ የተቀበላቸው። ካፕቴን መሀመድ አህመድ በሚያስተዳድሩበት ዘመን የሸያጭ (Marketing/reservation) ክፍል ትምህርት ቤት ከፍተው በዚህ በኩል የነበረው የተማሪ ሰው እጥረት ተቃሏል፤ ጥሩ ውጤትም አሰገኝቷል።

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች ያደረጉት የሥራ ማቆም አድማ

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች 50% የደሞዝ ጭማሪ እንዲደረግላቸው፤ ለሥራ ለሚያስፈልጓቸው መሣሪያዎችና ለሚለቡሉት ቱታ ድርጅቱ እንዲያስከፍላቸው፤ ለዋናው አስተዳዳሪ በ1950 ዓ.ም. ማመልከቻቸውን አቅርበዋል። ከሦስት ወራት የሰጠ ጊዜ መልሰ ሳይሰጡ የቆዩት ዋና አስተዳዳሪ አንድ ቀን በድንገት መጥተው ከሰድስት ወር እስከ አንድ ዓመት ጊዜ እንዲሰጧቸው ሠራተኞቹን ጠየቁቸው። በዚህ ጊዜ ያለምንም ተጨማሪ ማስጠንቀቂያ ግንቦት 19 ቀን ከምሽቱ 6 ሰዓት ጀምሮ የጥገናው ክፍል ሠራተኞች ሙሉ ለሙሉ የተካፈሉበት የሥራ ማቆም አድማ አደረጉ።፤ ማመልከቻውን የፈረሙት ግን 68% ነበሩ። ይህ የሥራ ማቆም አድማ የተካሄደው አዲስ የተገዙት ዲ.ሲ.-6 አይሮፕላኖች ሊመጡ በታሰበበት ወራት ስለነበረ አድማው ቆሞ ሠራተኞቹ ወደ ሥራቸው እንዲመለሱ በገንዘብ ነገሥቱ የተሰጠው ትእዛዝ አድማው የታወቀ መሪ ስላልነበረው መልእክቱ ለማን እንደሚሰጥ አልታወቀም።

በኢትዮጵያ ውስጥ በዚያን ጊዜ የሠራተኛ መተዳደሪያ ሕግ ስላልወጣ የምድር ባቡር ሠራተኞች ብቻ ነበሩ (ከፈረንሳይ ጋር በነበረው የአስተዳደር ውል) በሠራተኛ ማኅበር ስም የሚንቀሳቀሰው የፈረንሳይ ቅኝ የሆነችው የጅቡቲ ዜጎች የሆኑት የምድር ባቡር ኩባንያ ሠራተኞች የሚመለከት ስለነበረ በማኅበር ስም ይንቀሳቀሱ ነበር የሥራ ማቆም አድማ ያደረጉት። የኢትዮጵያ አየር መንገድ የቴክኒክ ክፍሉ በሕግ ሳይታወቅ የሥራ ማቆም አድማ በማድረግ በሀገሪቱ ውስጥ የመጀመሪያው ነበር።

በኩሎኔል ወርቅነህ ገበየሁ የሚመራው የፀጥታ ክፍል ጠቅላላ አድማ ላይ የተካፈሉትን ሠራተኞች ከያሉበት በዘዴ ፈልጎ ኩሎኔሉ ቢሮ ከሰበሰበ በኋላ አጭር ወይይት አድርገው ወደ ቤተመንግስት ይወስዷቸዋል። ንጉሠ ነገሥቱ የሴራው መነሻ ምን እንደሆነ ይጠይቃሉ። ከመሀል አንዱ ተናጋሪ «የተማርነውን ተፈትነን ካለፍን በኋላ የሚሰጠን ደሞዝ ተመጣጣኝ አይደለም» የሚል መልስ ይሰጣል። በዚያም የአሜሪካን አስተዳደር በጠቅላላ ያደርስባቸው የነበረውን በደል እንዲነጠብ ያስፈቅዱና አቶ በራሁን መለሰ ያነበዋል። ከተዘረዘሩት በደሎች "የምንሠራባቸውን መሣርያዎች በነፃ ማግኘት ሲገባን እንድንገዛ

አንገደዳለን። የምንሰብሰው ቱታ ከአሜሪካ የመጣ ሆኖ ይህንንም መግዛት አለብን። አለቆቻችን አሜሪካኖቹ ብቻ አይደሉም፤ ጀርመንም፣ ግሪኩም፣ አርመኑም ሁሉም ወደታች ነው የሚመለከተን" የሚሉ ይገኙ ብቸዋል።

ንጉሠ ነገሥቱ ጥያቄዎች ጠይቀው መልስ ከተቀበሉ በኋላ ዋናው ክስ አሜሪካዊ ወደ ሆነው አስተዳደር አመዝኖ የመንግሥት ባለሥልጣናችም በቂ ቁጥጥር አላደረጉም የሚለው ሆነ። ከዚያም ንጉሠ ነገሥቱ «የተማሪበትን የክፈለ ማን ነው?» ብለው ሲጠይቁ መልስ ሲያጡ «እኛ ነን! እኛ ደግሞችሁን እንወስናለን ወደ ሥራችሁ ተመለሱ» ብለው አሰናብቷቸው።

ለአጭር ጊዜ ሁለት ሦስተኛውን የበረራ ፕሮግራም በአሜሪካ መካኒኮችና በአስተዳደር ደረጃ ያሉት እየሠሩ ለማካሄድ ችለዋል። በካፕቴን ሐረል ለመንግሥት ቀርቦ የነበረው ሀሳብ "ካስፊለን በአጭር ጊዜ ውስጥ ክትባታቸውንና ቪዛቸውን አግኝተው ለመምጣት በሚችሉ መካኒኮች መተካት ይቻላል" የሚለው ተቀባይ አላገኘም።²

በዚህ አድማ ውስጥ የነበሩት ሠራተኞች ከዓለም አቀፍ የሠራተኛ ማኅበር ጋር ግንኙነት ወይም አባልነት አልነበራቸውም። የኢትዮጵያ መንግሥት የዚህ ዓይነት የሠራተኛ እንቅስቃሴ የሚከታተለውና የሚከላከለው በጸጥታ ጥበቃው ክፍል ነበር። አድማው ምስጢራዊና ሙሉ ለሙሉ የጥገና ሠራተኛ ተሳትፎ ስለነበረው ንበረት እንደነበራቸው በሚገባ አሳይተዋል።

ከንጉሠ ነገሥቱ በተሰጠው ትእዛዝ መሠረት አስተዳደሩ ከተመሳሳይ አየር መንገዶች ጋር በማነጻጸር ለቦርድ ያቀረበው ጥናት ከሌሎች ክፍል ሠራተኞች ደመወዝ ጋር ሲወዳደር (ለምሳሌ የሽያጭና የሂሳብ ክፍል ሠራተኞች ከቴክኒክ ሠራተኞች ትንሽ ከፍ ይላል) አነስተኛ መሆኑን ይገለጻል። የተሰበሰቡት የቦርድ አባላት «ጉዳዩን በጥሞና ለመመልከት እንዳንችል ቀድመው 50% ካልተጨመረ የሚል አቋም ይዘዋል» ብለው ሁሉም ሲኩንጉ፤ አንድ የቦርድ አባል «ነጥብ አላቸው» በማለት ያቀረቡትን አስተያየት በመመልከት በድርጅቱ ውስጥ ሠላም ለመመስረት ሲባል የደመወዝ ጭማሪ መስጠት እንደሚገባ አምኖ አፀደቀ። እንዲሁም አቤቱታው ላይ የቀረቡት ልዩ ልዩ ሁኔታዎች እንዲሻሻሉና መሣሪያዎቹ በነፃ እንዲሰጡ ተደርጓል።

አየር መንገዱን በሰላም ለመምራት ከተደራጀ የሠራተኞች ማኅበር አለቆች ጋር መነጋገር እንደሚሻሻል አሜሪካኖቹ ተገንዝበውታል። በንጉሠ ነገሥቱ ትእዛዝ ወደ ሥራ የተመለሱት ሠራተኞች የመለገም ሁኔታ የሳየውን አንድ ሠራተኛ ቀጥተዋል። ከሠራተኞቹ በኩል አንድ ከጎብረቱ ያፈነገጠን አባል ለብዙ ጊዜ መድረሻ አሳጥተውታል።

በኢትዮጵያ የሠራተኛ ማኅበር ማቋቋም ጉዳይ በማይታሰብበት ጊዜ አሜሪካኖቹ በዚህ መስክ ሊሰጥ የሚቻለውን ርዳታ ዓይነትና ዘዴ ያውጠነጥናሉ። ከተደራጀና መሪዎቹም ታውቀው በውይይት ለመፍታት ከሚችል ማኅበር ጋር መነጋገርን ይመርጣሉ። በአውሮፓ ሀገሮች የተቋቋሙትን የሠራተኞች ማኅበር መስመር የሚከተል ዓይነት እንዳይቋቋም ምን ዐይነት መከላከል እንደሚደረግም ለማወቅ አልቻሉም።³ የዚህ ዓይነት አስተሳሰብ በአሠራው በኩል የነበረ ሲሆን፤ በሠራተኛው በኩል በዚህ አድማ በተገኘው ንብረት፤ ለጠቅላላው የኢትዮጵያ ሠራተኞች ፋና ወጊ በመሆን የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ማኅበር ተመሠረተ። በ1956 የመጀመሪያው አዋጅ ወጥቶ ማኅበሩ ሲመዘገብ አመራር ላይ የነበሩት አብዛኛዎቹ በኢትዮጵያ አየር መንገድ በነበረው ስርዓት የአሠራው ክፍል በመሆናቸው በአባልነት ሊቀጥሉ አልቻሉም። ይህ ሁኔታ አዲሱን ማኅበር በመጠኑም ቢሆን ያልተቆጠበ ጥረት ይሰጡት የነበሩትን የአመራር አባሎች በማጣቱ ጡንቻው እስኪፈረጥም ማገገም ነበረበት።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሠራተኞች ማኅበር

ለኢትዮጵያ አየር መንገድ የሠራተኞች ማኅበር መቋቋም መሠረት የሆነው ቀደም ሲል የነበረው የጥገና ክፍል ሠራተኞች ንብረት በመረዳት በመቀጠሉ በ1950 አድማ ከተደረገበት እስከ 1954 የነበሩት ዓመታት ከተማሪዎች ንቅናቄ ጀምሮ እስከ መፈንቅለ መንግሥት የተደረሰበት ጊዜ በመሆኑና የሕዝቡም የፖለቲካ ግንዛቤ እየዳበረ በመምጣቱ ነው። ከንቅናቄው የተገኘው ግንዛብ ቀደም ተራማጅ ውጤት፤ የሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት ሚኒስቴር በአዲስ መልክ ተቋቋሞ ለሠራተኛው የወጣው አዋጅ ነበር።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች በጎብረት መወያየት በጀመሩበትና በየጊዜው ለበላይ ባለሥልጣኖች አቤቱታ ማቅረብ በተገደ ዱበት ጊዜ የሚቀርበው አቤቱታ፤ «ድርጅቱ ኢትዮጵያውያንን አሠልጥኖ የውጭ ሰዎችን እንዲተኩ ማድረግ አለበት» በሚለው ያተኮረ ነው። ይህ ማለትም በተቻለ አቅም ከውጭ ሀገር ሰዎች ነፃ የሚያደርግና የምንክፍላቸውን ክፍተኛ ደሞዝና ልዩ ልዩ ጥቅሞችን አገር ውስጥ ለማስቀረት የተነሳሳ ዘመቻ ነው። በቀረው የሠራተኛ ዓለም የአባላቱን መብት ከማስከበር አልፎ እንደዚህ ያለውን የድርጅቱን አመራር ዓላማ የሚያራምድ አልነበረም።

የሠራተኛው አዋጅ እንደወጣ ማጎበሩ በ1952 ዓ.ም ተመዘገበ። በዓመቱ መጀመሪያ ጥቅምት 12 የመጀመሪያው የሥራ ማቆም አድማ በተካሄደበት ጊዜ የማጎበሩ ፕሬዚዳንት አቶ አደፍርስ ገብረ ሥላሴ አሥራ አንድ ነጥቦች ያሉት ጥያቄዎች ካልተሟሉ ሠራተኛው ወደ ሥራ እንደ ማይመለስ አስታወቁ።

ማጎበሩ ጠቅላላ የሠራተኛውን ክፍል ያሳተፈ በመሆኑ የሀገር ውስጥ በረራዎች ሙሉ ለሙሉ ቆሙ። የዓለም አቀፍ በረራዎች ከአስተዳደር የተመደቡት ኢትዮጵያውያንና የውጭ ተወላጆች ሻንጣ በመጫንና በማውረድ ጥቂት በረራዎችን ለማስተናገድ ቻሉ።

ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች አብዛኛዎቹ በፈጣሪነት ደረጃ እያሉ ከሥራ ማቆሙ አድማ ያልተካፈሉበት ዋናው ምክንያት ገና ማጎበሩ ለማቋቋም የሚጥሩበት ጊዜ ስለነበረ ለድርጅቱ መቅረብ የነበረባቸው ጥያቄዎች ቅደም ተከተል በውል ስላልታወቀ ነው። ዳግመኛም በዚህ ጊዜ ከዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማጎበሩ ጋር ግንኙነት ፈጥረው የሚያስፈልጋቸውን ሕጋዊ አቋም ገና የሚያሰባስቡበት ጊዜ በመሆኑና የማጎበሩም አቋም ገና ያልሰከነበት ጊዜ በመሆኑ ነበር።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች የሥራ ማቆም አድማ፣ የሌሎች የመንግሥት መሥሪያ ቤት ሠራተኞች ጉዳይ እንደሰላሰባቸውና በአድማው ወደመተባበሩ የሚያመሩ መሆኑ ሲታወቅ፤ አስተዳደሩ የሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት የሠራተኛ ቦርድ ተጨምሮበት በተደረገው ርብርብ፤ ጥቅምት 16 ቀን ሠራተኛው ወደ ሥራው ተመልሷል። በዚህ አድማ ምክንያት ጠቡ የተሻሻሉ የሥራ ሁኔታዎች ነበሩ። ሆኖም ሠራተኛው ላልሠራበት ጊዜ አይከፈለውም የሚለው የድርጅቱን ጽኑ አቋም ለመለወጥ ሳይቻል ቀርቶ፤ በሦስት ወር ጊዜ ውስጥ በደመወዝ ቅናሽ እንዲሰተካከል ተደርጓል።

ይህ ንቅናቄ በመጋቢት 26 1958 ዓ.ም. የተፈረመውን የመጀመሪያውን የጎብረት ስምምነት አስገኘ። በሚያዝያ 18 1959 ዓ. ም. ስለ ጡረታ አከፋፈል የተደረገው ድርድር ሠራተኛው 4% ድርጅቱ 6% እንዲከፍሉ ከስምምነት ተደረሰ። ከሠራተኛው በተደጋጋሚ በቀረበው ጥያቄ መሠረት በታኅሣስ 1960 ለጡረታ የሚከፈለውን መዋጮ ሙሉ ለሙሉ ድርጅቱ ለመክፈል ተስማማ።

ሠራተኛውን ወደ ሥራ የሚያመለክት የአውቶቱስ ኪራይ ክፍያ ከፍተኛ ጭማሪ ስለጠየቀ ሠራተኛው በክፍያው እንዲሳተፍ ለቀረበው ጥያቄ ማጎበሩ የመቀበል አዝማሚያ ሲያሳይ በሠራተኛው በኩል ከፍተኛ ተቃውሞ ስለነበረ ሁለተኛውን የሥራ ማቆም አድማ (ከሐምሌ 9 እስከ 15 1959 ዓ.ም) አስከተለ። በዚህ ዓመት መጨረሻ የጎብረት ስምምነቱ ድርድር ቀጥሎ ሁለተኛው የጎብረት ስምምነት ሲፈረም ስለ ሕክምና፣ የዕረፍት ተጨማሪ ጊዜያትና ልዩ ልዩ ጥቅሞችን እንደ ትምህርት ፈቃድ (ለራሱ ዓመት) ያሉትን ለሠራተኛው አስገኘ። ለሦስተኛ ጊዜ በ1964 የተፈረመው የጎብረት ስምምነት ካሻሻላቸው ትልልቅ ነጥቦች ውስጥ የዓመት ፈቃድንና የወሊድ ፈቃድ ይገኙ ብታል።

ዲ.ሲ-6 ለ አይሮፕላን

ኮንስቲሌሽን አይሮፕላን ከተቃጠለ በኋላ አየር መንገዱ ሁለት አዲስ ዲ.ሲ-6 ባለ አራት ሞተር አይሮፕላኖች ከማክዶናልድ ፋብሪካ በቀጥታ ከመግዛቱ ጋር አዲስ የፓይሎቶች አለቃ ከአሜሪካ ቀጠረ። ለሥልጠናው አሁንም ካፕቴኖቹን ኮንቪር ከሚባለው አይሮፕላን ላይ ካፕቴን የሆኑትን፤ ለኮንስቲሌሽኑ የመጡት ረዳት ፓይሎቶችና ቀደም ሲል የተቀጠሩ ሌላ አይሮፕላን ላይ በረዳትነት የሚያበሩ አሜሪካኖች ተጨምረው ረዳት ሆነው አዲሱ አይሮፕላን ላይ ሠልጥነው ከአሜሪካ ተመለሱ። በቅርብ ከአየር ኃይል የመጡት ፓይሎቶች ደግሞ የረዳቶቹ ረዳት ሆነው ተመደቡ። ዲ.ሲ-6 ለ አይሮፕላን መብረር የጀመረው ከፋብሪካው ወጥቶ ነው። በዚያን ዘመን ይህን አይሮፕላን ያበሩ የነበሩ ሌሎች አየር መንገዶች የሚበሩት ሦስተኛ ሰው (የበረራ መሐንዲስ) ይዘው ነበር።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፓይሎቶች በዕድገት ወደ ዲ.ሲ-6 አይሮፕላን ሲዛወሩ የምስለ-በረራ ትምህርት የሚሰጣቸው ዙሪክ ከሚገኘው የስዊዘር አየር መንገድ የትምህርት ማዕከል በስዊስ አየር መንገድ ፓይሎቶችና የበረራ መሐንዲስ አስተማሪዎች ነበር። ዲ.ሲ-6 አይሮፕላን ላይ

ከፓይሎቶች ሌላ የበረራ መሐንዳሪ ማህበራትን ለማሳመን ያላደረጉት መከራ የለም። በትምህርት አለጣጡ ላይ ለፈጠሩ የሚችሉትን የአደጋ ዐይነቶች በማጠቃለያ አንዱን በአንዱ ላይ በመደራረብ የሦስተኛ ሰው ርዳታ ጥቅም እንደሚኖረው ለማሳየት የሞከሩትን ትርኢት የኢትዮጵያ አዩር መንገድ የበረራው ክፍል አልተቀበለውም።

የኢትዮጵያ አዩር መንገድ ይህን ሦስተኛ ቦታ ለመክፈት አልፈለገም። በአይሮፕላን መሐንዳሪነት ብቻ የሠለጠኑና የምስክር ወረቀት ያላቸውን ከውጭ በመቅጠር ፈንታ፤ አዲስ ለተቀጠሩት ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች የረዳት ፓይሎቶችን ሥልጠና ብቻ በመስጠት አይሮፕላኑ ለሁሉም በራሪዎች አዲስ በሆነበት ጊዜ እስከሚለማመዱ፤ የመሐንዳሪነት ቦታ የረዳት ረዳቶች እንዲሸፍኑ አድርጓል። የረዳቱ ረዳት የሆኑት የሚቀመጡት በሁለቱ ፓይሎቶች መሐል ሆኖ ሞተሮቹን መመልከትና የራዲዮ ግንኙነቱን በረራ ላይ እየሠሩ በየጣቢያው ሲያርፍ ደግሞ ቤንዚንና ዘይት መሞላቱን ውታፋም በሚገባ መዘጋቱን መቆጣጠር ኃላፊነታቸው ነበር። አንዳንዶቹ ካፕቲኖች ይህን የሥራ ክፍፍል ሳይጠበቁ በቀጥታ ኢትዮጵያውያንን በረዳትነት ቦታ የሚያበሩ ነበሩ።

ከዕለታት አንድ ቀን መሽጎሽጎት ሲል ዲሲ-6 ቢ ከካይሮ ወደ አቴን ለመብረር ሲነሣ የሚበርበትን ክፍታ ለመያዝ እየወጣ ላለ ሞተሮቹ ማንም ሳይነካቸው ኃይል መቀነስ ጀመሩ። ለዚህ ዐይነት ሁኔታ ምንም ዐይነት መከላከያ ትምህርት ያልተሰጣቸው ሦስቱም ፓይሎቶች ደነገጡ። ክፍታውን ከመቀነስ ሌላ ምንም ዓይነት ዘዴ ስላልነበራቸው ካፕቲኑ ወደ ካይሮ ተመልሰው ለማረፍ ወሰኑ። መብራት ለማብራትና የውስጡን መሣሪያዎች ለማየት አልተቻለም። የራዲዮ አቅጣጫ የሚያዩት መሣሪያዎች ሁሉም ጠፍተዋል። ከትራፊክ ተቆጣጣሪው ጋር ግንኙነት ማድረግም አልተቻለም። አይሮፕላኑ ከመውረድ በቀር ክፍታ መያዝ አልቻለም። "ይህ ከባድ ብልሽት ነው፤ የአደጋ መልእክት ላክ" ብለው ካፕቲኑ ያላሉ።

መሐል የተቀመጡት የረዳቱ ረዳት ጅፋር በቀለ (አሁን ካፕቲን) መሣሪያዎቹን አንድ በአንድ ሲመለከቱ የአራቱም ሞተሮች አሌክትሪክ ስጪዎች (ጅኔራተር) እንደጠፉ ናቸው። አራቱምም በሁለት እጃቸው ሲያበሩ ሞተሩ በኃይል ይጮሁል፤ መብራቱ በመሱ ይበራል፤ አይሮፕላኑም ክፍታ ይጨምራል። ትልቅ አደጋ ሊያስከትል የሚችል ሁኔታ በዚህ ዓይነት ይወገዳል። ተመልሰው በረራቸውን ወደ አቴን ቀጠሉ።

ከመሪት ከመነሣታቸው በፊት ዝግጅቱን ሁለቱ ፓይሎቶች ሲናበቡ በረዳቱ በኩል የሚገኘው የአራቱም ሞተር የኤሌክትሪክ ኃይል መስጫ (ጅኔራተር) አልተከፈቱም። አንብቦ መክፈቱን ማየት የሁለቱም ኃላፊነት ነበር። ረዳቱ ለኮንስትራክሽን አይሮፕላን ረዳትነት ከአሜሪካ አዲስ ተቀጥሮ የመጣ ፓይሎት ነው። በዚህ ጥፋት ዝቅተኛ ደረጃ ወርዶ ብዙም ሳይቆይ ወደ ሀገሩ ተመለሰ።



ዲሲ-6 አይሮፕላን

እንደዚህ አዲስ ከመጡት አይሮፕላኖች አንዱ ወደ ፍራንክፈርት ሲበር ብሪንዲዚ የሚባለውን ከተማ እንዳለፈ በተመሳሳይ ሁኔታ ለጥቂት ጊዜ ያደናገጠ ሁኔታ ተፈጥሮ ነበር። የሞተሮቹን ገባብ የሚያሳዩት መሣሪያዎች የሚከፈተውን "ሰዊች" ሳያውቁ ካፕቲኑ በአንደኛው



ዲ.ሲ.-6 ለይርጥጥ

ጣታቸው አጥፍተውት ናር፤ የሚያመለክቱት መሣሪያዎች መውረድ ይጀምራሉ። የሞተሮቹ ድምጽ አልተለወጡም። በሪንዲዚ አይሮፕላን ጣቢያ ለማረፍ አይሮፕላኑን ማዞር ሲጀምሩ፤ የረዳቱ ረዳት አመልክቶ ለማረምና በረራውን ለመቀጠል ተችሏል። እነዚህ ሁኔታዎች በሪፖርት ከቀረቡ በኋላ ሦስት ኢትዮጵያውያን የረዳትነት ሥልጠና ተሰጥቷቸው መብረር ጀምረዋል። ሥልጠናው ቀጥሎ ከጥቂት ወራት በኋላ የረዳትነቱ ቦታ በሙሉ የኢትዮጵያውያን ይሆናል።

የአየር መንገዱ መንገደኞች ቁጥር ስለጨመረና ወደ ሌሎች አስያና አውሮፓ ዋና ከተሞች ለመብረር ስለታሰበ ሁለት ጆት አይሮፕላኖች ለመግዛት ትዕዛዝ ተሰጠ። ነገር ግን አይሮፕላኖቹ ተሠርተው በሚያ ልቁበት ጊዜ አዲስ የሚሠራው የቦሌ አይሮፕላን ማረፊያ ስለማይደርስ ሁለቱም ለሳውዲ አረቢያ አየር መንገድ ተሸጡ።

የኢትዮጵያ አየር መንገድን በተመለከተ ከአሜሪካ ቤተመዘክር የተገኙት ደብዳቤዎች እንደሚያመለክቱት ከየካቲት 24 ቀን 1960 አስከጥቅምት 22 ቀን 1961 ዓ.ም (እ.ኤ.አ) የነበሩት ሁኔታዎች በቅደም ተከተል የሚከተሉት ናቸው።

ፌብሩዋሪ 26/1960:-

ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደር የቀረበው ጥናት እንደሚ ያመለክተው የዲሲ-6 አይሮፕላኖች ከተገዙ በኋላ አየር መንገዱ ስላደረገው ዕድገት ወደፊት ያለው እቅድ ጆት አይሮፕላን ለመግዛት ዝግጁ መሆኑን የሚገልጽ ነበር። ሰፋ ባለው ሪፖርቱ ባለፈው ለዲሲ-6 ግዢ ያቀረበው የዕቅድ ጥናቱ ካደረገው የሥራ ክገውን ጋር ሲነጻጸር በ 1% ብቻ ልዩነት እንደነበረው ተገልጿል።

ፌብሩዋሪ 26/1960:-

ንጉሠ ነገሥቱ ሶቪየት ሕብረትን በጉባዔነት ጊዜ ከተፈራረሙት የአንድ መቶ ሚሊዮን ሩብል ብድር ሌላ በግል የተሰጣቸው ኢል-14 አዲስ አበባ ደርሷል። ሌሎችም አነስተኛ የሆኑ የትራንስፖርት ጆት አይሮፕላኖች መጥተው ተሞክረዋል። ተስማሚ አለመሆናቸው የታወቀ ቢሆንም አየር መንገድ የነበሩትን ባለሥልጣኖች በትንሹም ቢሆን አስደንግጧል።

ማርች 11/1960:-

ቪክተር ሐረል ንጉሠ ነገሥቱ ዘንድ ቀርቦው አስተዳደሩ ላይ ያላቸውን ችግር በተለይ ከቦርዱ ሊቀ መንበር ጋር ያጋጠማቸውን አለመግባባት ያመለክታሉ። ንጉሠ ነገሥቱ ጉዳዩ በኮሚቴ እንዲጠና ያዛሉ። አሜሪካኖች በበኩላቸው ከአግዚም ባንክ የሚገኘው ብድር ከመፈረሙ በፊት ራስ መንገሻ የአየር መንገድ ቦርድ ሊቀ መንበር በመሆን ያላቸውን ዓይነት ሥልጣን ለማስለወጥ የሲቪል አቪዩሽን ሚኒስቴር የሚቋቋምበትን ሀሳብ አየር መንገዱ ቢያቀርብ ለሥራ አፈጻጸሙ ይረዳው እንደሆነ ቢመከርበት የሚል አስተያየት ከአሜሪካ ይላካል።

ኤፕሪል 7/60:-

ኬ.ኤል.አም የኔዘርላንድ አየር መንገድ ቲ.ደብልዩ.ኤን ተክቶ የሚያስፈልገውን ርዳታ በመስጠት የኢትዮጵያ አየር መንገድን ለመውሰድ ሀሳብ ያቀርባል። አንዳንድ የመንግሥት ባለሥልጣኖች ለሀሳቡ መልካም አስተያየት አላቸው። ይህ ጥያቄ ለአሜሪካውያን አስደንጋጭ ነበር። ሐረል ተመሳሳይ ርዳታ ቲ.ደብልዩ. ኤ. ለመስጠት እንደሚችል ይጠቁማሉ።

ኤፕሪል 25/60:-

በ1954 ከቲ. ደብልዩ. ኤ. ጋር የተፈረመውን ውል የሚጥስ አሠራር ራስ መንገሻ ስለሚፈጽሙ፤ የነበረው ውል ጥቅም እንደሌለው የሚያስረዳ ብሶታቸውን በጽሑፍ ለአለቆቻቸው ካፕቴን ሐረል ያስታውቃሉ።

ኤፕሪል 25/60:-

አዲስ አበባ የሚገኘው የአሜሪካ ኤምባሲ ሁኔታው ስላላለበው ምናልባት የሐረል ጠባይ ሊሆን ይችላል፤ ሆኖም ለዘብተኛ ሰው ቢይዘው የበለጠ ችግር ይኖረዋል የሚል አስተያየት ይሰጥና ያለው ፖሊሲ እንዲቀጥል ይጠይቃል።

ሜይ 7/1960:-

ካፕቱን ሐረል የፈረንሳይ ኩባንያ የሚሠራትን ካራቪል አይሮፕላን ከቢ-720ቢ አይሮፕላን ጋር በውድድር መልክ ለማቅረብ የሚያስፈልገውን ጥናት ለማድረግ ወደ ፖሪስ ሲጓዙ ከአሥመራ አይሮፕላን ጣቢያ እንዲመለሱ ይታዘዛሉ። ምክያቱም ከራስ መንገሻ ጋር ወደ ፖሪስ ስለመሄዳቸው አልተነጋገሩበትም ነበር።

ሜይ 7/1960:-

ከዋሽንግተን የተገኘውም መልስ «ሐረል አስቸጋሪ ጠባይ እንዳላቸው የታወቀ ቢሆንም አሳቸው ባይሆኑ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ያደረገው መልካም እርምጃ አይገኝም ነበር» ካለ በኋላ «ምናልባት በመንግሥት በኩል ላለው በራስ መተማመንና የውጭ ሀገር ተወላጆች አሜሪካ ኖቸንግና ባለሥልጣኖችን ይቀንሱ ለሚለው ችግር ምንጭ ራስ መንገሻ ሳይሆኑ አይቀርም» ይላል።

ሜይ 11/1960:-

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአስተዳደር ችግር አለኝ ለሚለው አቤቱታ ንጉሠ ነገሡቱ የሾሙት ኮሚቴ ስብሰባውን ይጀምራል።

ሜይ 11/1960:-

ራስ መንገሻ ወደ ምዕራብ አፍሪካ ለመሄድ ይነሳሉ። ስለ ጆት አይሮፕላን ግዢ ጉዳይ ምንም ዓይነት ውሳኔ ከቦርዱ አልተገኘም።

ሜይ 20/1960:-

ራስ መንገሻ ከምዕራብ አፍሪካ ጉዟቸው ከተመለሱ በኋላ ጆት አይሮፕላኖቹ እንዲገዙ ብድር የሚገኝበትን ዘዴ እንዲፈልጉ የቦርዱ ምክትል ሊቀ መንበር አቶ ወንድወሰን መንገሻ ወደ ዋሽንግተን እንዲሄዱ ያደርጋሉ።

ጁላይ 16/1960:-

ሐረል ወደ ኒውዮርክ ከዚያም ወደ ቦይንግ ኩባንያ ለመሄድ ከአዲስ አበባ ይነሳሉ።

ጁላይ 20/1960:-

አቶ ወንድወሰን መንገሻ ስለ ጆት አይሮፕላን መግዥያ ብድር ለመነጋገር ወደ ዋሽንግተን ይሄዳሉ።

ጁላይ 23/1960:-

በከፍተኛ ደረጃ የአሜሪካ መንግሥት ጸጥታ በሚመራው ስብሰባ ላይ የጊዜው የጸጥታው ዋና ዲሬክተር ሚስተር አለን ዳለስ እንዳስታወቁት ንጉሠ ነገሥቱ በብድር ያገኙት መቶ ሚሊዮን ሩብል ብቻ ሳይሆን ከፔኮብሎቫኪያ መንግሥትም 20 ሚሊዮን ዶላር ብድር ማግኘታቸውን ጠቅሰው ኢትዮጵያ ልትከዳን ይመስላል። የሚል አስተያየት ከሰጡ በኋላ የአሥመራ ቃኘው ጣቢያን ውልም እንዲሠረዝ ንጉሠ ነገሥቱ አዘዋል። የሚልም ጭምጭምታ ተሰምቷል። ሌላው ሀሳብ ሰጪ እንዲያውም ከሞርኮ ከወጣን የአሥመራ አስፈላጊነት እጥፍ ድርብ ይሆናል ይላሉ።

ጁላይ 29/1960:-

የአሜሪካ መንግሥት በርዳታ የሰጣቸው የመጀመሪያዎቹ ስድስት ኤፍ 86 የሚባሉት ተዋጊ አይሮፕላኖች ኢትዮጵያ ይደርሳሉ።

ኦገስት 2/1960:-

የሁለት ቦይንግ 720ቢ አይሮፕላን መግዣ ብድር የኢትዮጵያ መንግሥት ይጠይቃል።

ኦገስት 3/1960:-

12 ኤፍ 86 ኤፍ ተዋጊ አይሮፕላን በተጨማሪ ይላካሉ።

እስከ ኦገስት 31ቀን ድረስ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሁለት ቦይንግ አይሮፕላኖች ለመግዛት እንዲወስን ጊዜ ይሰጠዋል።

ከዚህ በላይ በጥቂቱ በቅደም ተከተል የቀረቡት ድርጊቶች ለመፈጸም ልዩ ልዩ ኃይሎች በሚሻኩበት ጊዜ የአየር መንገድ ሠራተኞች ዕድገት ጥያቄ ታፍኖ የተያዘበትን ምክንያት ለማወቅ ያልተቻለበት ጊዜ ነበር።

እ.አ.አ. ሴፕቴምበር 5 ቀን 1961 አንድ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ዲ.ሲ-3 አይሮፕላን 19 መንገደኞች (አሥራ አምስት ኢትዮጵያውያንና አራት አሜሪካውያን) ይዞ ወደ ሰሜን ሲበር አዋሽ አካባቢ ሲደርስ አንደኛው ሞተር ስለተበላሸበት ወደ አዲስ አበባ ለመመለስ ይወስናል። አንዱን ሞተር አጥፍቶ አዲስ አበባ ለመድረስ 35 ማይል ሲቀረው ከፍታውን መጠበቅ ያቅተውና ከትንሽ ጅረት ውስጥ ወድቆ ተከሰከሰ። በአደጋው ከወደቀው አይሮፕላን ስር የጅረቱ ውሃ በመመላቱ ምክንያት መዋኘት ያቃቃቸው ሰዎች ሕይወት አልፏል። ከመንገደኞች 11 ኢትዮጵያውያን ሲቆሰሱ ሦስት ሞተዋል አስተናጋጅ ፀዳላ በቀለን ማግኘት አልተቻለም። አራት አሜሪካውያን ሞተዋል። ከመንገደኞቹ አንዱ የነበሩትን የአሜሪካ ኤምባሲ ዋና ፀሐፊ ዴል ፊሸርን ማግኘት አልተቻለም። የዚህ መጽሐፍ ደራሲ የአደጋው መርማሪ ኮሚቴ አባል ነበር። የሰው ሕይወት የጠፋበት አደጋ በመሆኑ አንዳንድ ወገኖች ጉዳዩን አዲስ አበባ ከፍተኛ ፍርድ ቤትና ኒውዮርክ ከተማ ፍርድ ቤቶች እንዲቀርብ አድርገዋል። ሁኔታው ከግምት አለመሰካት ጋር የተያያዘ ስለነበረ እንደ ማገኛውም የአቪዩሽን አደጋ በተገኘው ትምህርት መታለፍ ነበረበት።

አክቶበር 14 ቀን 1961:-

ቲ.ደብዩ.ኤ. የኢትዮጵያ አየር መንገድን የሚያጠኑ ኤክስፐርቶች ላከ። ምናልባት በዓመቱ መጨረሻ ቪክተር ሐረል ከሥልጣናቸው እንደሚነሱና በምትካቸው የጀት አይሮፕላን ልምድ ያለው ሰው ለመተካት ማሰባቸውን የቲ ደብዩ.ኤ ምክትል ፕሬዚዳንት ለአሜሪካ የውጪ ጉዳይ ሚኒስቴር በደብዳቤ አስታውቀዋል።

አክቶበር 22 ቀን 1961:-

የጀት በረራ ልምድ ያላቸው ሰው ቪክተር ሐረልን እንደሚተኩ ቲ. ደብዩ.ኤ. ለኢትዮጵያ መንግሥት ያስታውቃል።

ከላይ በዝርዝር የተመለከቱት ሁኔታዎች በየአቅጣጫው በሚካሄዱበት ወራት ከጠቁ በጥቂቱ የኢትዮጵያ መንግሥትንና የአሜሪካ መንግሥትን የሚያሳስቡ ሌሎች ውጥረቶች ነበሩ።

1. በሶማሌና በኢትዮጵያ ወሰን ላይ ያለው አለመረጋጋት፤
2. አሥመራ የሚገኘው የአሜሪካኖች የቃኘው ጣቢያ ኮንትራት የሚታደስበት ዘመን በመድረሱና በተለይ ደቀ መሐሪ አካባቢ

የሚገኘውን የጉርኣን አይሮፕላን ሜዳ ጨምሮ ለጦር ሠፈር ለመያዝ የነበራቸው ፍላጎት ገና ያልተጣራበት ጊዜ መሆኑ።

3. የኮንጎ ሽብርና አለመረጋጋት፤ የኢትዮጵያ አስተያየት ወደ ሕጋዊ ዊው ጠቅላይ ሚኒስትር ሱሙምባ ወደ ማመን ያመዘን ስለ ነበረ ነው። አሜሪካኖች ደግሞ የሶቪዬት ሕብረት በአፍሪካ አህጉር የመስፋፋት ዓላማ ያሳሰባቸው ወቅት በመሆኑ በዚህ ጊዜ ሽብርን ለመቆጣጠር በተባበሩት መንግሥታት ስም ኢትዮጵያ ከሰላም አስጠባቂዎች አንዷ ሆና ከምድር ጦርና ከአየር ኃይላ አራት ኤፍ 86 አይሮፕላኖች፤ የትራንስፖርት አይሮፕላን ገና ሰው ጨምሮ ያዘመተች በመሆኑ በዚህ ጊዜ በአየር ኃይል በኩል ለድጋፍ መስጫ ባለአራት ሞተር ቲ-54 አይሮፕላን አስፈላጊ ሆኖ የአሜሪካ መንግሥት ለመስጠት አልቻለም። የተላኩት ተዋጊ ጆት አይሮፕላኖች ጥቂት ወራት ድጋፍ ከሰጡ በኋላ የአየር ኃይል አዛዥ ጄኔራል አሰፋ አየን አይሮፕላኖቹ ወደ ሀገር እንዲመለሱ በመፈለጋቸው፤ ይህም ከሆነ በሚፈጠረው ቀዳዳ ሌሎች እንዳይገቡ አሜሪካኖች ስላሰጋቸው በዚህ ማካካሻ ተጨማሪ አንድ ስኪድሮን ኤፍ 86 ለመስጠት መወሰኑ።

4. አየር መንገድ ውስጥ በነበረው አለመረጋጋት አንዳንድ የቦርድ አባላትና የመንግሥት ባለሥልጣኖች ሠራተኛው የሚያቀርበውን ብህት እየደገፉት መሆናቸው፤

5. የጀት አይሮፕላኖች ተገዝተው ውሉ ተፈርሞ የቦሌ አይሮፕላን ማረፊያ ጣቢያ በወቅቱ ለማሳረፍ አለመዘጋጀቱ፤

6. የአሜሪካ መንግሥት የሶቪዬት ሕብረት በአፍሪካ ውስጥ በአቪዩሽን መስክ እንዳትስፋፋ፤ በተለይ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ውስጥ እንዳይገቡ ለመከላከል ጥረት ማድረጋቸውና የአሜሪካ አስተዳደር ምን ለመሥራት እንደሚችል ለሌሎቹ አፍሪካ አገሮች ማሳያ ጣቢያ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ነበረ። ይህ በመሆኑ በየቀኑ የሚደረገውን እንቅስቃሴ በቅርብ ይከታተላሉ። በ1945 እና በ1953 ዓ.ም በተፈረሙት ኮንትራቶች ላይ የተሰጣቸው እንደፈለጉት የመቅጠርና የማስወጣት ሥልጣን በራስ መንገሻ መሪነት እየተሻረ ነው የሚል ፍራቻ ነበር።

ጆት ለመግዛት ከሚደረገው የብድር ውል ድርድር ውስጥ፤ አሜሪካ ኖቹ ቻርተሩ ላይ በነበራቸው ሥልጣን እንዲቀጥሉ ተብሎ እንዲጠቀስ

አጥብቀው መጠየቃቸው ኢትዮጵያ ውስጥ ባላቸው ስልጣን ለመቆየት ፍላጎት እንደነበራቸው ያሳያል።

በዚህ ወቅት የኢትዮጵያ አየር መንገድን ለማሳደግ በሚል ስም የሚደረጉት ውጣ ውረደች ለአይሮፕላን ልዩ ልዩ መገልገያ ዕቃዎችና ሕንጻዎች እንዲሁ ለኢትዮጵያውያን ሠራተኞች ዕድገት አስፈላጊው ትኩረት አልተሰጠውም ነበር። ከአሜሪካ በአዲስ ተቀጣሪነት የሚመጡትን ፓይሎቶችና ቴክኒሻኖች ከምንጩ ለማስቀረት ከአየር ኃይል በዚህ ሙያ የሠለጠነ የሰው ኃይል ወደ አየር መንገድ እንዲዛወር አየር መንገድ ውስጥ ያሉት ሠራተኞች የአየር ኃይል ባለሥልጣኖች እንዲተባበሯቸው ደጋግመው ጠይቀዋል። አየር ኃይል በበኩሉ ከፍተኛ ዕድገት ያሳየበት ጊዜ በመሆኑ በዙሪያው አይሮፕላኖች ስለነበሩት አየር መንገድ በሚፈልገው ጊዜ የሚያስፈልገውን የፓይሎቶች ቁጥር ለማዘዋወር ባለመቻሉ አየር መንገድ ከአሜሪካ መቅጠሩን ቀጥሏል።

በኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች የማብረር ችሎታ በኩል የመጠራጠር አስተያየት ያላቸው በከፍተኛ ደረጃ ያሉ የመንግሥት ባለሥልጣኖች ነበሩ። ይህን ለማለት ያስቻለን በሚከተሉት ምክንያቶች ነው። የሚስተር ጆን ስፔንሰር መጽሐፍ (Ethiopia at Bay) ላይ እንደ ተገለጸው "ከአዲስ አበባ ቢሾፍቱ መንገዱ በጣም ተበላሽቶ መኪና እንደልብ በማያስኬድበት ዘመን ለአስቸኳይ ጉዳይ ቢሾፍቱ መድረስ የነበረባቸው የመንግሥት ከፍተኛ ባለሥልጣኖች ለመውሰድ ከአየር ኃይል ሦስት ሳፊር አይሮፕላኖች ወደ አዲስ አበባ ተላኩ። መንገደኞቹ ጸሐፊ ትእዛዝ አክሊሉ ኃብተወልድ፣ ጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራ ወርቅ ኪዳነወልድና ሚስተር ጆን ስፔንሰር ነበሩ። አብራሪዎቹ ሁሉት ስዊድናውያንና አንድ በረራ አስተማሪ ኢትዮጵያዊ ነበሩ። ሁሉቱ ኢትዮጵያውያን ባለሥልጣኖች ተሸቀዳድመው ስዊድናቱ በሚያበሯቸው አይሮፕላኖች ላይ ሲሳፈሩ ፈረንጅ ሚስተር ስፔንሰር ከኢትዮጵያው ጋር መብረራቸውን" ጽፏል።

ንጉሠ ነገሥቱ በየዓመቱ ለፍልስታ ጾም ወደ ድሬዳዋ ለማያደርጉት ጉዞ አይሮፕላን እንዲዘጋጅ ተጠይቆ አንድ ኮንቪር-240 ማታ ሲዘጋጅ ያድራል። ለሊቱን የአይሮፕላኑን እግሮች ለማውረድ እንዲሁም መሬት ላይ የፊት እግሩን ግራና ቀኝ ለማዘር የሚረዳው፤ እንዲሁም የእግር ፍሬን የሚያዘው በዘይትና በእምቅ አየር ኃይል የሚጠቀመው ክፍል (hydraulic system) አየርንና ዘይቱን ከሁለት ለይቶ የሚይዘው (accumulator) የተወሰነ ክፍሉ ከተሠራ በኋላ መልሶ መገጠም ነበረበት። ይህን ሥራ የተቀበለው ቴክኒሻን ተግባርን እንደፈጸመ

ለፈታሽ አሳይቷል። በማግስቱ ይህ አይሮፕላን ንጉሠ ነገሥቱንና አጃቢዎቻቸውን ይዞ በሰዓቱ ተነሣ። ድሬዳዋ አርፎ ፍጥነቱንም ቀንሶ ሜዳው ላይ ወደተዘጋጀው የክብር ትራቡን ለማምራት አቅጣጫ መጠበቅ ያቅተውና ወደ ቀኝ ያለቁጥጥር ዞር ቦይ ውስጥ ገባ። በማንም ሰው ላይ አደጋ አልደረሰም፤ ንጉሠ ነገሥቱም ምንም ዓይነት የድንጋጤ መልክ አሳዩም። አይሮፕላኑ በአጭር ጊዜ ተሠርቶ ለመብረር ችሏል።

የአይሮፕላኑን ብልሽት የሠራውም፣ የፈተሽውም፣ አብራሪዎቹም ኢትዮጵያውያን ነበሩ። የዚህ መጽሐፍ ደራሲ የአስተማሪነቱን ሥራ እንደተቀበለ ነበር የዚህ አደጋ መርማሪ ኮሚቴ አባል ሆኖ የተመረጠው። የዚህ መሣሪያ አንዱን ክፍል ለውጦ መግጠሙ በዐይን ታይቶ የተሠራ ሳይሆን የመሣሪያው አቀማመጥ በዚያን ለሊት በእጅ ባትሪ የማይታየውን ክፍል በዳበሳ የብረት ቀብቶው ተስተካክሎ ሠራተኛው አጥብቆ አስሯል። የፍተሻው ክፍል ሁኔታውን ተመልክቶና ዘይት አለማፍሰሱን ካየ በኋላ የተሠራበትን ወረቀት ፈርሟል። ዙሪያውን በዐይን ለማየት አለመቻሉን የቦታውንም አስቸጋሪነት መርማሪው ቡድን ተመልክቷል። ሆኖም ሰው የሠራው ስለሆነ ከስህተት ሙሉ ለሙሉ ነጻ መሆን አይቻልም። ቀብቶው በሚገባ አልያዘም ነበር። ይህን የተገነዘቡት ንጉሠ ነገሥቱ «ምንም አትንኳቸው» ብለዋል።

የመጀመሪያዎቹን ጄት አይሮፕላኖች ለማብረር ለሥልጠና ወደ አሜሪካ የተላኩት አገር ውስጥ የነበሩት አሜሪካውያን ካፕቶኖችና ረዳት ፖይሎቶች ነበሩ። በዚህ ጊዜ ንጉሠ ነገሥቱ ኦጋዴንን ለመጎብኘት ስለፈለጉ አየር መንገዱ አይሮፕላን አብራሪዎች እንዲያዘጋጅ ጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራወርቅ ትዕዛዝ ሰጡ። የአብራሪዎቹን ስም ዝርዝር ለመስጠትና የበረራውን ፕላን ለማስረዳት ቢሮአቸው የሄደው ሰው የያዘው የስም ዝርዝር የኢትዮጵያውያን ብቻ ስለነበር በፈረንጅኛ እንዲለወጥ ይጠይቁታል። እሱም ያለውን ሁኔታና ፈረንጅኛ ተጠቃ ለው ወደ ሲያትል ለሥልጠና መሄዳቸውን ያስረዳቸዋል። «ባይሆን አንድ የፈረንጅ መካኒክ ጨምር» ተብሎ በትእዛዙ መሠረት የቀሩት አብራሪዎች ኢትዮጵያውያን ሲሆኑ አንዱ ፈረንጅ እንደ እርጎ ዝንብ ጎልቶ ታይቶ ኦጋዴንን ዞር ተመልሷል።

ጠቅላላ አስተዳደሩንና በረራውን ከነመስተንግዶው ፈረንጅ ሠራተኞች በብዛት በያዙበት ዘመን ከዘጠኝ የበረራ ቡድን አባላት መሀል አንድ ብቻውን ተገኝቶ የነበረውና ከቀደምት ረዳት ፓይሎቶች አንዱ የሆነው የዚህ መጽሐፍ ደራሲ፤ በፍራንክፈርት በአየር ብልሽት ምክንያት፤ ከፕሮግራም ውጭ ሚላኖ አርፈው ጣልያኖች ያለቪዛ እሱን ብቻ

አናስገባም ብለውት የሥራ ባልደረቦቹ ሆኑል ሄደው ማረፍ የነበረ ባቸውን ጊዜ በከንቱ ማባከናቸውን ያስታውሳል።

ከአጋዴን ንጉሣዊ ጉብኝት አንድ ቀን አስቀድሞ ከሰዓት በኋላ አንድ ዲሲ-3 አይሮፕላን ንጉሠ ነገሥቱ ይጎቡኙት ከነበረው ከተማ፤ ጂጂጋ ደርሶ ያድራል። ለሊቱን ከባድ ዶፍ ዝናብ ሲወርድ ያድርና ጧት ደመናማ ሆኖ አሸዋማ የሆነው የአይሮፕላን ማረፊያው ሜዳ ለሰልሶ መኪናም ለማሸከርከር የሚቻለው ኃይል ጨምሮ ነበር። በመጀመሪያ ሻንጣ ለመጫን የመጡትን መልእክተኞች፤ ፀሐይ ወጥቶ ሜዳው ደረቅ እስከሚል ንጉሠ ነገሥቱ ከቤተ መንግሥት ጉዞ እንዳይጀምሩ ፖይለቱ አስታወቀ። ስለ ሜዳው ሁኔታ የተነገራቸው ንጉሠ ነገሥቱ አልተቀበሉትም። ጉዟቸው በሰዓቱ መጀመር አለበት ብለው ከቤተ መንግሥት መነሣታቸውን መልእክተኞቹ ይዘው ይመለሳሉ። አብራሪዎቹ መንገደኞች ተጭነው አይሮፕላኑ መሸከርከር አቅቶት ሌላ ችግር እንዳይፈጥር፤ አይሮፕላኑ ቆሞ ካደረበት ወደ ማኩብኩቢያው ሜዳ ጫፍ ወስዶ ማቆምና ተሣራሪዎቹን ለመጫን ወስነው የአንድ ኪሎ ሜትር ተኩል የሚያህለውን ርቀት ወደዚያ አመሩ። ለንጉሠ ነገሥቱ ክብር ሰላምታ ለማቅረብ ተሰልፎ ይገኝ የነበረው አንድ የሻምበል ጦር ሠራዊት ጠመንጃውን አንገቦ አይሮፕላኑን ተከትሎ መርጥ ይጀምራል። ከኋላው ባንዲራ የሚያውለበልበው የንጉሠ ነገሥቱን ልዩ መኪና ተከትሎ ረጅም አጀብ ሜዳው ላይ ሞልቶ ሲታይ ልዩ መልክ ነበረው። ሁሉም በአንድነት ይደርሱና ሠልፉ ከተስተካከለ በኋላ የክብር ሰላምታውን ተቀብለው ጉዞው ጀመረ።

ከዚህ ሌላ ንጉሠ ነገሥቱ በሚያደርጓቸው ብዙ የአይሮፕላን ጉዞዎች ምንጊዜም ከአብራሪዎቹ ክፍል ድንገት ከተፍ ብለው ሥራቸውን በመ መልክትና በመጠየቅ ኮከርት ውስጥ የሚያሳልፉት ጊዜ ብዙ ነው። በዚህም ጉዞ ጠባብ በሆነው የዲሲ-3 አይሮፕላን ኮከርት ሳይቀር የላገሩን ሁኔታ ለመመልከትና የአጋዴን አነስተኛ ከተማዎችን ከአየር ለማየት የቻሉትን ያህል ተመልክተዋል።

ሌላው፤ ካፕቴን ዓለማየሁ አበበ ካፕቴን ሆነው የመጀመሪያ ቀን በረራቸው በድሬዳዋ በኩል ጅቡቲ ደርሶ መልስ ነበር። የድሬዳዋ አየር ሁኔታ ዝቅ ያለ ዳመና ስለነበረው ማረፍ ያቅታቸውና ተመልሰው አዋሽ ያርፋሉ። ከመንገደኞቹ አንዱ ክቡር አቶ አካለ ወርቅ ኃብተ ወልድ ነበሩ። አይሮፕላኑ በደህና አርፎ የአየር ሁኔታው ሲሻሻል ከሚፈልጉት ጣቢያ ደርሰዋል። ሆኖም በማመስገን ፈንታ ብዙ ችግር አድርሰውባቸዋል።

በሠራተኛው በኩል ከችሎታ ጋር የተያያዙ ሁለት የዲሲ-3 አደጋዎች አጋጥመውናል። አንደኛው ከቴፒ አይሮፕላን ጣቢያ ሲነሣ መስመሩን ስቶ ከወፍጮ ጋር ተጋጭቶ የሁለት አብራሪዎች ሕይወት ያለፈው አዲስ ካፕቴን ሆኖ ገና ብዙ ልምምድ ሳያደርግ ረዳት ፓይለቱን በግራ በኩል አስቀምጦ ስላበረረ ነው። ለዚህ ምሳሌ ግራኝ የሆነን ሰው ልምምድ ሳያደርግ በቀኝ እጅ እንደመብላት ነው። ስለዚህም ከዚያን ጊዜ ጀምሮ በወጣው ፖሊሲ፤ ካፕቴኑ በመደበኛ ቦታው እንዳለ ማስነሣቱን፤ በረራውንና ማሳረፉን ለረዳቱ እንዲያካፍለው ተደረገ።

ሁለተኛው አደጋ የደረሰው ከቦሌ በመነሳት ላይ በነበረ አንድ ዲሲ-3 ሲሆን ለአንድ ኢትዮጵያዊ ካፕቴን የሰድስት ወር ፈተና ለመስጠት አሜሪካዊው አስተማሪ ከቀኝ በኩል ተቀምጧል። የመጀመሪያው ወደ አየር ለመውጣት የሚደረገው ማኩብኩብና መነሣት፤ ተፈታኝ ካፕቴን ከፊት ለፊቱ ተሸፍኖ በመሣሪያ ርዳታ ብቻ አይሮፕላኑ ማኩብኩብ ጀምሮ ፍጥነት እየጨመረ መስመሩን በሚገባ አለመከተሉን ያየው አሜሪካዊ አስተማሪ ለማረም የአይሮፕላኑን መምሪያ መውሰዱ የበለጠውን ከሜዳ ያስወጣቸውና የአይሮፕላኑ እግሮችና ክንፎቹ አካባቢ ተሰበሩ። አብራሪዎቹ ግን ምንም ሳይነካቸው በደህና ወጡ። ይህ አይሮፕላን ለመጀመሪያ ጊዜ ሙሉ ለሙሉ በኢትዮጵያውያን የታደሰ ነበር። ለዚህም አደጋ ምክንያት የሆነው አንደኛው የበረራ መቆጣጠሪያው ክፍል(aileron) ተዘዋውሮ ስለገባ ነበር።

አየር መንገድ ወደ ጆት ተሸጋገረ

ለሁለተኛ ጊዜ በ1956 ሁለት ቦይንግ 720ቢ ጆት አይሮፕላኖች ከፋብሪካው ተገዙ። እነዚህን ሁለት ጆቶች ለማብረር የሚያስፈልጉትን ፓይለቶች ለመምረጥ የፓይለቶች አለቃ የነበሩት ካፕቴን ሂልስ ከአሜሪካኖችና ከኢትዮጵያውያን ፓይለቶች የተወጣጣ አንድ ኮሚቴ አቋቋመ። ኮሚቴውም ተገናኝቶ ከተወያየ በኋላ ያቀረበው ሀሳብ በቅደም ተከተል መሠረት የመጀመሪያዎቹ ስድስት ፓይለቶች በጊዜው ዲሲ-6ቢ ላይ ያሉት ካፕቴኖችና በዚህ ደረጃ የሚገኙትን ካፕቴን ዓለማየሁ አበበን ጨምሮ ለካፕቴንነትና ከነሱ የሚቀጥሉትም ካፕቴኖች በረዳትነት እንዲሁም ረዳት የነበሩት አሜሪካኖች ተጠቃልለው በረዳትና በበረራ መሐንዲስነት ለመሰልጠን ወደ ሲያትል ቦይንግ ፋብሪካ እንዲሄዱ ይስማማል።

ከዚህ ጋር አያይዞ «ይህ ጥናት ከተወሰነበት ቀን ጀምሮ በማንኛውም ጊዜ ኢትዮጵያዊ ፓይለት የሚያስፈልገውን የበረራ ደረጃና ፈተናውን ካሟላ፤ ለዕድገት ቅድሚያ ይሰጠዋል» የሚል ጠንካራ ውሳኔ ተላልፏል። በዚያን ጊዜ አብዛኛዎቹ ኢትዮጵያውያን ስለነበሩ በድምጽ ብልጫ ይህ ውሳኔ ያልፍና ውጤቱ ለካፕቴን ሒልስ ቀረበ። ይህን ውሳኔ የተቃወሙት አንድ በጊዜው ሀብታም ይባሉ የነበሩ አሜሪካዊ ፓይለት (ካፕቴን ሊብንደርሬር) ሲሆኑ ካፕቴን ዓለማየሁ አበበ ከላይ በተወሰነው መሠረት እንደሚቀድሟቸው ሲነገራቸው የሥራ መልቀቂያ ደብዳቤያቸውን አቅርበዋል። ድርጅቱ ውሳኔውን እንለውጣለን ብለው ቢያባብሏቸውም አሻፈረኝ ብለው ወደ ሀገራቸው ተመልሰዋል። በዕድሜ ገፋ ያሉት አሜሪካውያን ፓይለቶች ቅደም ተከተላቸው ለካፕቴንነት የሚፈቅድላቸው አዲሱ ውሳኔ አይመለከታቸውም ነበር። ጥቂት ለጡረታ የተቃረቡት ለረዳትነት ውሳኔውን መቀበል እንደ እንደኛ ው ፓይለት አባባል ራስን ለመግደል ሽምቆ ገመድ ከአንገት ላይ እንደማጥለቅ ቆጥረውት ነበር። የቀሩት አሜሪካኖች በዓለም ላይ የጀት በረራ ገና ብዙ ባልተስፋፋቡት ጊዜ ሥልጠናውን ወስደው ትንሽ ከተለማመዱ በኋላ ሌላ አገር ሄዶ ለመቀጠር ባላቸው ምኞት በአስዬው ነው የተቀበሉትና የኮሚቴውን ሐሳብ የደገፉት። እንዳሰቡትም ጥቂቶቹ ሥራ እየፈለጉ በሌላ አየር መንገድ ተቀጥረዋል።

ለአዲሱ ጀት አይሮፕላን በረራ በተደረገው የፓይለቶች ድልድል ሁለት አሜሪካውያን ረዳት ፓይለቶች ኤድ ኮስትንባደር (Ed Costenbader) እና ኤድ ራየን (Ed Ryan) የደረሳቸው ዕጣ የሦስተኛው ቦታ ማለትም የበረራ መሀንዲስ (Flight Engineer) ሆነው መብረር ነበር። ቦይንግ የአይሮፕላን ፋብሪካ በሰጠው ስልጠና የኮስትንባደር ውጤት ጥሩ በመሆኑ በበረራ መሀንዲስ አስተማሪነት ደረጃ ተመርቀው ተመለሱ። በአሜሪካ መንግሥት ርዳታ በአዲስ አበባ የፓይለቶች ማህልጠኛ ት/ቤት መቋቋሙ ቀደም ሲል ተገልጿል። ከዚህ ትምህርት ቤት የተመረቁት ፓይለቶች ሦስተኛውን ቦታ እንዲይዙ የበረራ መሀንዲስ ትምህርት እንዲሰጣቸው ተወስኖ ጥቂቶቹ የፋብሪካው ትምህርት በመጀመሪያ በሚሰጥበት ጊዜ ሄደው ሰልጥነዋል። የቀሩትን ሚስተር ኮስትንባደር አዲስ አበባ እንደደረሱ ማስተማር ጀመሩ። የኢትዮጵያ አየር መንገድ በዚህ ሁኔታ የበረራ መሀንዲስነቱ ቦታ በፓይለት ሲያሲዝ በዓለም ካሉት አየር መንገዶች ከመጀሪያዎቹ አንዱ ነበር። ይህ ውሳኔ በሥራ ላይ እንደታየው ጥሩ የማስተማሪያ ዘዴና ጠንካራ የሆነ የበራሪዎች ትብብር እንደሚሰጥ የኋላ ኋላ ተገንዝበዋል። በኢንጂነርነት ብቻ የሠለኑት ሠራተኞች በያሉበት ሌላ ሥራ እንዲይዙ

የተለያዩ አየር መንገዶች ጥረት አድርገው ዕድሜው የፈቀደላቸው ፓይለት ሆነዋል።

ሚስተር ኮስትንባደርን የቦይንግ ኩባንያ በፓይለትነት ሲቀጥራቸው ስለፈለገ ስንጠቃቸውን አግኝተው በምትካቸው ሚስተር ጆን ሔይዝ (John Hays) ከቴክኒክ ክፍል ወደ ኦፕሬሽን ተዛወሩ። ከጥቂት ጊዜ በኋላ ሚስተር ላሪ ፖፕ በተጨማሪ ተዛውረው፤ ለሦስተኛው የበረራ መሀንዲስ ቦታ የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች እንዲሳተፉ ተደርጎ ምልመላው ቀጠለ። በአስተማሪነት ደረጃ ያገለግሉ የነበሩት አቶ ደበበ ወልደ ገብርኤልና አቶ ቦጋለ ተኩላ በበረራ መሀንዲስ አስተማሪነት ስልጠና ተሰጥቷቸው ይህን ሙያ ለማስፋፋት ተቻለ። አሁን በሥራ ላይ ባሉት አዳዲስ አይሮፕላኖች የበረራ መሀንዲስን ሥራ አውቶማቲክ መሣሪያዎች ለውጠውታል።¹

ይህ ድልድል ከሞላ ጎደል ከተስተካከለ በኋላ ከሌሎቹ አይሮፕላኖች ላይ አብዛኛዎቹ የካፕቴንነት ደረጃዎች ለኢትዮጵያውያን ክፍት ሆኑ። በዚህ ድልድል ያልተሰማሙት አንዳንድ የቦርድ አባላት የቅሬታቸው ምክንያት የሆነው አዲስ የተገዛውን አይሮፕላን የሚያበሩት አንዳንድ ጊዜ ሙሉ በሙሉ አሜሪካኖች ስለሆኑ ለምን ኢትዮጵያውያን በረዳት ነት እንኳን አይታዩም የሚል ነበር። በፓይለቶች በኩል ትልቅ ድል እንደተገኘ በመቀጠር ተደስተዋል። ምክንያቱም በተራቸው ይህ በአዲስነቱ ብርቅ የሆነውን ጀት ለማብረር የኋላ ኋላ ዕድሉ እንደ ሚደርሳቸው በማመን ከላይ በድምጽ ብልጫ (ቅድሚያ ይሰጠዋል የሚለው) የተወሰነውን ለማስፈጸም ለመታገል በማሰብ ነበር። የሚያስ ገርመው ግን በዚህ ጊዜ በረዳትነት ወደ ጀት የተዘዋወሩ አንድ አሜሪካዊ ካፕቴን፤ ስለ ጊዜው ሁኔታ አንስተው በጸፉት መጽሐፍ "ኢትዮጵያውያን ፓይለቶች በሌሎች አይሮፕላኖች ላይ በተሰጣቸው ስልጠና መልካም ውጤት ያገኙ ቢሆኑም አዲሱ ጀት አይሮፕላን ላይ ለመብረር ከካፕቴን ዓለማየሁ አበበ በቀር ሌሎቹ ፈቃደኝነት አላሳዩም (...they were reluctant to even try to fly the Boeings) ብለዋል።

ብዙም አልቆየ፤ በመሐሉ አስተዳደሩ ሀሳቡን ለውጦ የቦይንግ ፋብሪካ የሰጠው የፓይለት ሥልጠና ሳያልቅ «ካፕቴን ዓለማየሁን በረዳትነት ነው የማሠለጥነው» አለ። በዚህ ጊዜ ይህን ውሳኔ ያስገኙት የጠቅላላ የፓይለቶቹ ኮሚቴ አባላት ግማሾቹ አሜሪካኖች ስለነበሩ የኦፕሬሽንን አለቃ ጨምሮ በሥልጠና ላይ ሲያትል ቦይንግ ፋብሪካ ስለነበሩ ጉዳዩንም ለማንግባት አልተቻለም። በኢትዮጵያውያን በኩል የተደራጀና የተመዘገበ ማኅበር ስላልነበረ ጥርስ የሌለው አንበሳ ሆነና ቀረ። የቦርድ

አባላቱም ጥቂት ቃላት ከመወርወር አልፎ ያደረጉት ነገር አልነበረም። በድምጽ ብልጫ የተወሰነው ሥራ ላይ አልዋለም። ካፕቴን ዓለማየሁም በድርጅቱ ውሳኔ መሠረት ረዳት ሆኖው በረረ። ዘጠኝ አባላት ያለው የሠራተኛ ኮሚቴ (በኢትዮጵያውን ኃላፊነት አየር መንገዱን ለማራመድ የሚፈለጉ ሆነው ነው እንጂ ሁሉም ከአስተዳደር ክፍል የሚፈረጁ አባላት ነበሩ) የሚቻለውን ያህል የቦርድ አባላትን በማነጋገር ውሳኔውን ለማስለወጥ ተሞክሮ አልተሳካም።

ይህ በሆነ አሥር ቀን ሳይሞላው በሥልጠና ላይ የነበረ አንድ አሜሪካዊ ካፒቴን የአዲሱን አይርፕላን የመጨረሻ የበረራ ፈተና ወደቀ። ሁለት ጆት አይርፕላኖች ለማብረር ለታቀደው የመስመር በረራ የሚያስፈልጉት ካፕቴኖች ቁጥር ስለጎደለ ለካፕቴን ዓለማየሁ አበበ የሚያስፈልጋቸው ሥልጠና ብዙም አልነበረምና እሳቸው እንዲተኩ ተደረገ። ስለዚህ በአንድ ወደ ናይርቢ በተደረገ በረራ ጥቂት ሰዓት ተሰጣቸውና ካፕቴን ሆኑ።

በተመሳሳይ ሁኔታ ኢትዮጵያውያን አድገው በተራቸው በአቪዩሽን የቴክኒክ ርዳታ ለመስጠት በዛምቢያ ሲመደቡ የዓለም የገንዘብ ድርጅት ለአገሪቱ በሰጠው ርዳታ አንድ ዳግላስ ዲሲ-10 ትልቅ አይርፕላን ለአየር መንገዱ ባገኘበት ጊዜ፣ አብራሪዎቹ ማን ማን እንደሚሆኑ የሚወሰነው የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ነበር። በዚያን ወቅት የባላይ ሆኖ የሚያስተዳድራቸው ከሀገሪዎቹ ሌላ የእንግሊዝ፣ ጀርመን፣ ካናዳ፣ ፖርቱጋልና የሌሎች ሀገሮች ተወላጆች የሆኑ፤ ለብዙ ጊዜ ከባንያውን ያገለገሉ ፓይሎቶች ናቸው። ለዚህ አይርፕላን አስፈላጊውን ደረጃ የሚያሟሉ ነባርና አዲስ የሰለጠኑ ዛምቢያውያን ነበሩ። በዛምቢያዎች በኩል የቀረበው ጥያቄ «ጠቅላላው የሰው ኃይል የኛ ዜጋ ሆኖ ዲሲ-10 ስልጠናው ይሰጠን» የሚል ነበር። የዚህ ዓይነቱ ስር ነቀል ውሳኔ የአንድ አዲስ አይርፕላኖች አየር መንገድ እንደሚያደርጋቸውና ሌሎቹን አይርፕላኖች የሚያበር ሰው ሊያሳጣቸው እንደሚችል ለመገንዘብ የቻሉት ጊዜው አልፎ «የአየር መንገዱን አመራር እኛው ማካሄድ እንችላለን» በማለት በተረከቡበት ጊዜ ነው። እንደዚህ ያለው ሁኔታ እንዲያስከትል በጊዜው የተሰጠው ውሳኔ፣ «አዲሱን አይርፕላን ለማብረር ችሎታው የሚፈቅድላቸው ዛምቢያዎች ያልፋሉ፤ የቀረው በኩባንያው የአቀጣጠርና የካፕቴንነት ቅድመ ተከተል ለውጭ ተወላጆች ይሰጣል። ይህን ትምህርት ያገኙ የውጭ ተወላጆች ከሁለት ዓመታት በፊት ከባንያውን ለቀው ከሄዱ የተማሩበትን ዋጋ ለመክፈል ይፈርማሉ፤» በሚለው ሁሉም ተስማምቶ አይርፕላኑ ለአምስት ዓመታት ያህል አገለገለ። አንድ የፓኪስታን ተወላጅነት የነበረው ዛምቢ

ያዊ ካፕቴን ትምህርቱን ተምሮ ለብቻው ማብረር እንደቻለ ዓመት ሳይሞላው ወደ አሜሪካ ጠፍቶ ሄደ።

ወደ ኢትዮጵያ አየር መንገድ ስንመለስ፤ በአዲሶቹ አይርፕላኖች አብራሪነት የሠለጠኑት አዲሱ ዋና አስተዳዳሪ ካፕቴን ጃክ ኤሳየር በቪክተር ሐረል ምትክ ተሾመው አንደኛውን አዲስ ቦይንግ አይር ፕላን እያበረሩ አዲስ አበባ ገቡ። ካፕቴን ሐረል ወደ ቲ.ደ.ብ.ዲ.ኤ. ተመልሰው የሽያጭ ክፍል ዋና ኃላፊ ሆነው ተሾሙ። ለጥቂት ጊዜም በዋና አስተዳዳሪነት ሠርተዋል።

አዲሱ ዋና አስተዳዳሪ ካፕቴን ኤሳየር ጥሩ ተናጋሪ ነበሩ። ለብዙ ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ ጥያቄ የነበረው «መቼ ነው ኃላፊነት የሚሰጠን?» የሚለው ስለሆነ፤ የባላይ ቦርዱ አዲስ የተሾሙትን አስተዳዳሪ ካፕቴን፣ የልዩ ልዩ ክፍል ኃላፊዎችን በኢትዮጵያውያን ለመተካት ምን ዓይነት ትምህርትና የሥራ ልምድ እንደሚያስፈልጋቸው የሚያሳይ ጥናት እንዲያቀርቡ ጠየቃቸው። ካፕቴንም የያንዳንዱን የአመራር ክፍል ኃላፊና የበታች ሹማምንት (አሜሪካኖች) በሥራ ዓለም ያሳለፉትን ጊዜ ማለት ሀያና ሰላሳ ዓመት ኃላፊነቱን ለመውሰድ እንደሚያስፈልገው የሚያሳይ ጥናት አቀረቡ። «እንዴት እንደዚህ ሊሆን ይችላል? አልበዛም ወይ? ሌሎች የኛ መሥሪያ ቤቶች ይህን ያህል ዘመን አላስፈለጋቸውም» የሚል አስተያየት ላቀረቡት የቦርድ አባል «ይህን አስተዳደር ትሉታላችሁ ወይ?» የሚል ዓይነት የዘለፋ ቃል ዋናው አስተዳዳሪ በመናገራቸው ከሥራቸው ተሰናብተው የሽያጭ ክፍል ኃላፊ የነበሩት ሚስተር ግሪንወልድ ተጠባባቂ አስተዳዳሪ ተብለው ተሾሙ። የባላይ ቦርድ የነበረው የካቢኔ ሚኒስትሮች ስብሰባ አየር መንገዱ በኢትዮጵያውያን እንዲመራ ለማድረግ ቆርጦ የተነሳው በዚህ ጊዜ ነበር።

በተሰናበቱት ምትክ የሂሳብ አዋቂው ሚስተር ጂ ብረሚት ከቁልፍ ሰዎቻቸው ጋር ከቲ.ደ.ብ.ዲ.ኤ. ተላኩ። በዚህ ጊዜ ነው ከኢትዮጵያ አየር ኃይል ኩሎኔል ሥምረት መድገኔ ምክትል አስተዳዳሪ ሆነው የተሾሙት። ጂ ብረሚት ከአዲስ ጓዶቻቸው ጋር አዲስ ዓይነት አስተዳደር ይዘው መጥተዋል።

የሠራተኛው ማኅበር ለብዙ ጊዜ በቆየ ጎሰንነት የተመረከ የርስ በርሱ ጥላቻ ከሁለት ከፍሎት የሰሚንና የመሐል አገር በማለት ብዙ ስምምነት አልነበረም። ለዚህ ጉዳይ ወደ ጎሳ መለስ ብሎ በሃምሳዎቹ መጀመሪያ በተፈጽመው፣ አዲስ የሠራተኞች አቀጣጠር ላይ ትልቅ

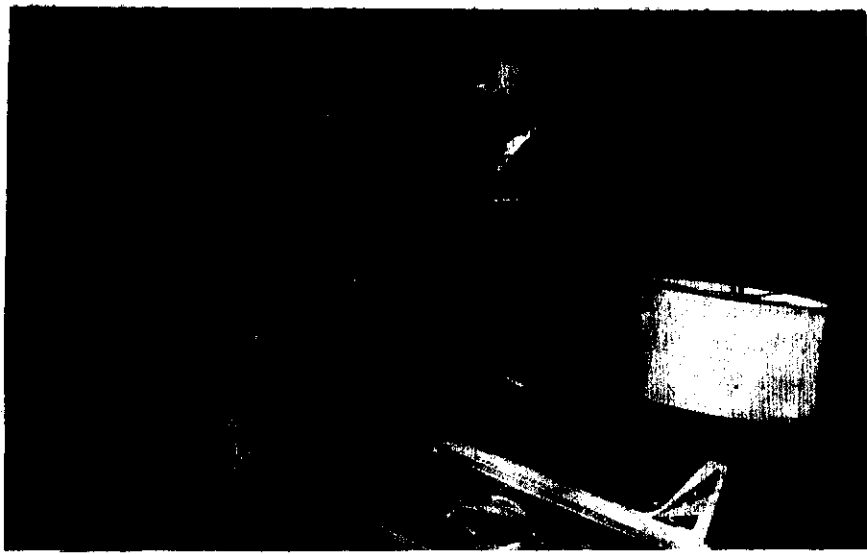
ሚና የተጫወቱት አቶ አድራሽ ሱሊማንና አቶ ዮሐንስ እስጢፋኖስ የጀመሩት መሆኑ ብዙ ጊዜ የተወሳ ነው። የሌሎች ብሔሮች ተወላጆችም የቀጣሪነቱ ኃላፊነት ሲሰጣቸው ይህን ያህል ሳይበዛ ተወላጆቻቸውን ይቀጥሩ እንደነበረ ይታወቃል።”

አዲሱ ዋና ሥራ አስኪያጅ ከሠራተኛ ማኅበር ጋር ለመወያየት ፈቃደኛ ነበሩ። አቀራረባቸውም የውጭ ሰው እንደመሆናቸው በመጀመሪያ የኢትዮጵያን ባሕል ለማጥናትና የኢትዮጵያውያንን አሰተሳሰብ በቅርብ ለመረዳት ጥረት አድርገዋል። ሠራተኞችን በሚገባ የሚያዳምጡና በመግባባት የሚሠሩ ታላቅ መሪ ነበሩ። ቴ. ደብልዩ. ኤ የአመራር ችግር የነበረባቸውን አየር መንገዶች ከችግር ለማላቀቅ ከፍተኛ ያመራር ችሎታ ያላቸውን ጆ ብረሚት ወደ ኢትዮጵያ አየር መንገድ በተመሳሳይ ሁኔታ ፍራንክ ሐዌልን ወደ ስፓኝ ል኷ል።

በኢትዮጵያ አየር መንገድ የተካሄደው የሥራ ማቆም አድማ ካለቀ በኋላ የተሾሙት የሠራተኛው ማኅበር ሹማምንት፣ የምርጫ ጊዜአቸውን የሚጨርሱት ታኅሳስ 22 ቀን 1959 ነበር። ሆኖም፣ በአቶ ታደሰ በላይ የሚመራው ነባሩ የሠራተኛ ማኅበር ሹማምንት ከአየር መንገዱ ጋር ንግግር ቀጠሉ። በሰሜኑ ተወላጅ በአቶ መንግሥተ አብ ገብረ ሕይወት የሚመራው ክፍል ደግሞ ፖለቲካ አዘል ሆኖ አየር መንገዱ ንግግር ማድረግ ያለበት ከአዲስ ተመራጮች ጋር ነው በማለት ተከራክሩ። እንዲያውም «አዲሱ ተመራጭ የገንዘብ ርዳታ የሚያገኙት ከኢ. ኤል. ኤፍ. ነው» የሚል ክስ ተነሳ። እነዚህ ሁለት ክፍሎች ወደ 900 አባላት የነበሩትን የአየር መንገድ የሠራተኛ ማህበር ለሁለት ከፈሉት።

አቶ መንግሥተ አብ "500 የሚሆኑ አባላት ፊርማ አለኝ፣ ስለዚህ የማኅበሩ ተመራጭ እኔ ነኝ" ብለው ክስ አቀረቡ። ይህን አባባላቸውን በጠቅላላ ስብሰባ ለማፀደቅ ታኅሳስ 29 ቀን የተጠራው ስብሰባ በቂ አባሎች ባለመገኘታቸው ተበተነ። እንደገና ጥር 12 ቀን አቶ መንግሥተ አብ የጠሩት ስብሰባ ላይ 150 አባሎች ብቻ ስለተገኙ ሃሳባቸው በዚህ መካከል። በዚህ ጊዜ በአሠሪው በኩል ኃላፊነቱ የሚመለከታቸው አቶ እጅጉ ደምሴ ያደረጉት ያልተቆጠበ ጥረት የሚደነቅ ነበር።

ቀደም ሲል በክረምቱ ወራት ከተደረገው የሥራ ማቆም አድማ በኋላ ተቀራርቦ ውይይት በሚደረግበት ጊዜ የዚህ ዓይነት ክርክር መነሣቱ በሰሜኑ ክፍል ብጥብጥ ለማስነሣት ነው በሚል አየር መንገዱ ተኮነ።



ተጠባቂ አስተዳዳሪ ገሪንግልድ



ጆ ብረሚት

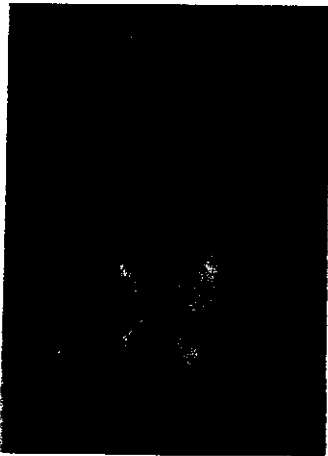


ተጠባባቂ አስተዳዳሪ ግሪንዎልድ



ጆ ብሂሚት

በመጀመሪያ ለዳኝነት ወደ ሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት ረዳት ሚኒስትር መቶ አለቃ ሚካኤል አመዴ ዘንድ ድርጅቱ በቀረበበት ጊዜ ውይይት የተጀመረው የምርጫው ጊዜ ካለፈባቸው አመራር አባሎች ጋር ስለሆነ አሠራሩን እንደማይቀበሉ ገልፀውላቸዋል። «አዲስ ምርጫ ተካሂዶ የአመራር አባሎች እስከሚመረጡ ድረስ ማጎበሩን የሚመሩ ሹማምንት እንደሌሉ ይቆጠራል» ብለው ይወስናሉ። ስለዚህ የአዋር መንገድ ሠራተኞች ማጎበር አዲስ ምርጫ ተካሂዶ በአቶ በሪሁን መለሰ መሪነት አዲሱ የጎብረት ስምምነት እስከሚፈረም ድረስ ማጎበሩ ሳይንቀሳቀስ ቆየ።¹ Ar 6 Eth dated Feb. 7, 1968.



አቶ በሪሁን መለሰ

የጎብረት ስምምነት የፈረመት የሠራተኛ ማጎበር ፕሮሰዲዩር

የኢትዮጵያ አዋር መንገድ አስተዳደር

በዛጉቴን ስዌድ ጎሊን የሚመራው ሦስተኛው የቲዲብልዲ.ኤ. የአስተዳደር ቡድን ለኢትዮጵያ አዋር መንገድ ያወጣው መተዳደሪያ ደንብ (Management Policy and Procedure Manual) ለማንኛውም አሠራርና የአስተዳደር ጥያቄዎች በዝርዝር ከነማስረጃቸው የተጻፉ ሥነ ሥርዓቶች ነበሩት። በውስጡ ስለአስተዳደር፣ ከሌሎች ድርጅቶች ጋር ስለሚኖረው ግንኙነት፣ የሕዝብ ግንኙነት፣ በጀት ወጪ፣ ሕጋዊነት፣ ታክስ፣ አደጋ፣ ፔርሶኔል፣ ደሞዝ፣ አበል፣ ሕግ፣ ነፃ ቲኬት፣ ገቢረት አይያዝ፣ በኩባንያው ንባረት አጠቃቀም፣ የደንብ ልብስና የሙያ

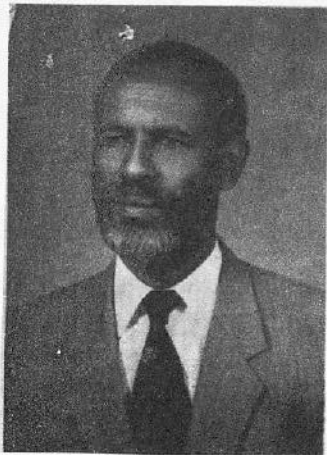
መሣሪያዎች፣ የፕሮጀክት ሂሳብ አይያዝ የመሳሰሉት ነበሩ። ቀድሞ በነበረው አሠራር የፋይናንስ ኃላፊው የቦርድ አባልና ጸሐፊ በመሆኑ የመተዳደሪያ ደንቡ መዝጋቢና ባላደራም ነበር።

ከ1968 ዓ.ም በፊት በአንድ ወቅት የፋይናንስ መምሪያ ሀላፊ የነበሩት ሚኒስትር ቱቺ የመዋቅር ለውጥ አድርገው የፋይናንስ መምሪያውን ለሦስት ክፍለው የሕግ አማካሪ ሾመዋል። ከ1968 ዓ.ም. በኋላ ግን፣ የሕግ አማካሪው በመምሪያ ኃላፊነት ደረጃ ከፍ ብሎ የአዋር መንገድ አስተዳደር ኮሚቴ አባልና የስብሰባው ጸሐፊ ሆኖ በሚቀርቡት ረቂቆች ተመክሮ ከተወሰኑ በኋላ እርምጃቸውና አዲስ ደንቦች፣ በመተዳደሪያው ደንብ መጽሐፍ የመመዘኛ መጽሐፍን እንዲይዙ ለተፈቀደላቸው ክፍሎች ማከፋፈሉ ወደዚህ ክፍል ተዛወረ።

አለቃ በአለቃነቱ በመተዳደሪያው መጽሐፍ መሠረት ያስተዳድራል፣ ያሳድጋል፣ በየሰድስት ወራት የክፍሉን ሠራተኞች ጠቅላላ አቋም ይገመግማል። (ከተሞላው ዝርዝር ስር አለቃውና ሠራተኛው ይፈርማሉ። ሠራተኛው ካልተሰማግ ይኸንኑ ይመዘግባል)። አለቃው ባቀረበው ግመገማ መሠረት እስከ 10% ጭማሪ ለመስጠት የሚያስችል ውሳኔ ለዚህ በተዘጋጀው ቅጽ ሞልቶ ለበላዩ ያቀርባል። የበላዩ ፊርማ ካጸደቀው ለጭማሪ ያልፋል።

በቋሚነት በየዓመቱ የደሞዝ ጭማሪ እስከ 300 ብር ለሚያገኙት 8%፣ ከ301 እስከ 500 ብር 7%፣ ከ500 በላይ ለሚያገኙት 6% የሚሰጠው የአስተዳደር አባል ባልሆኑት ሠራተኞች ነበር። ጭማሪውን የሚከለክል አለቃ ከነምክንያቱ በጽሑፍ ለበላዩ ያቀርባል፣ ያስፈጽማል። ሠራተኛው ምክንያቱን የማወቅ መብት አለው። በግል ማንደሩም ይቀመጣል። አለቃው ለሠራተኛው ለወደፊት የሚኖረውን የትምህርት ዕድልና ለዕድገት ያለውን ዕቅድ በጽሑፍ ያቀርባል።

በደርግ ዘመን አዋር መንገዱ በልዩ ልዩ ምክንያቶች ለመውደቅ ተቃርቦ መሠረታዊ ለውጥ ባስፈለገበት ጊዜ በኩሎኔል መንግሥቱ ኃይለማርያም ሊቀመንበርነት በተካሄደው የሚኒስትሮች ምክር ቤት ስብሰባ ላይ አንዱ የካቢኔ ሚኒስትር የአዋር መንገድ ሠራተኞችን ደመወዝ አስመልክቶ ሲጠይቁ፣ «የጤንነት እንክብካቤውና ያሏቸው ልዩ ልዩ ሕክምና ባለሞያዎች ከዚህ ዓለም ውጭ ነው። ለመሆኑ አንድ የኢትዮጵያ አዋር መንገድ ቴሌፎን አገራት 500 ብር ደሞዝ የሚከፈላት የትኛውን አገር ከየትኛው አገር ስታገኝ ነው?» ብለው ነበር። በዚህ ወቅት የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ወደ ውጭ ሀገር ለሥራ



አቶ በራሁን መለሰ

የጎበረት ስምምነት የፈረመውት የሠራተኛ ማኅበር ፕሬዚደንት

የሄዱትን ዋና ሥራ አስኪያጅ በመወከል በተጠባባቂ ሥራ አስኪያጅነት ይሠራ ስለነበር በሚኒስትሮቹ ስበሰባ ላይ በአስረጂነት ተገኝቶ ስለነበር "ለኑሮ ግሽበት ታስቦ በየዓመቱ ታገኝ የነበረው እውቀት ጭማሪ ለብዙ ዘመን ላይረገገው ቅን አገልግሎት የደረሰችበት ደረጃ ነው" በማለት መልስ ሰጥቷል። ከዚህ ስብሰባ በኋላ የተገኘው ወጤት አስተዳደሩን ባዲስ መልክ ለውጦታል።



የጊዜው ሊቀ መንበር ኩ/ሌ መገገሥቱ ኃ/ማርያም አየር መንገድ ከፖለቲካ ውጭ አንዲሠራ አመራር ሰጥተዋል።

ከዚህ ስብሰባ ቀደም ሲል የደርግ አስተዳደር ኃላፊዎች ከድርጅቱ ሂሳብ ክፍል የሠራተኞችን የደሞዝ ሊስት ጠይቀው የቀረበላቸውን ዝርዝር ከተመለከቱ በኋላ፤ «እኛ የጠየቅናችሁ የተወለዳችሁበትን ዓመተ ምሕረት አይደለም» ብለው መልሰውታል ተብሎ የተወራው ቀልድ ይሁን እውነት አይታወቅም። ነገር ግን በዚያን ጊዜ ከሦስት አህዞች ቁጥር ያለፈ መደበኛ ደመወዝ፤ በሌሎች የኢትዮጵያ መሥሪያ ቤቶች ብዙም አልተለመደም።

በአሜሪካ የአቪዩሽን ስርአት ነፃ ሰማይ ማለትም ነፃ ውድድር ለሁሉም በተፈቀደበት ጊዜ ይህ የነፃ ገበያ የአሠራር ዘዴ ለአየር መንገድ አስተዳዳሪዎች ያስከተለው ችግር፤ መንገደኞቹን በሚያስከፍሏቸው አነስተኛ ታሪፍ ምክንያት ለሠራተኞቻቸው ዕድገት ቀድሞ በሚከፍሉት ደሞዝ

መጠን ለማሳደግ ባለመቻላቸው በረራቸውን ለመቀጠል እንዲችሉ ብዙ ሠራተኞችን መቀነስና የአክፋፈላቸውን ዘዴ ማስተካከል ነበረባቸው።

በአጠቃላይ ኢትዮጵያውያን ከአሜሪካውያን ያገኙት የሥራ ልምድ በባይን አፋርነት፤ ፍርሀት በተላበሰና በለሰለሰ ድመጽ ቀርቦ፤ በአዎንታ ብቻ የታዘዙትን መፈጸም ሳይሆን፤ እምቢታን ጨምሮ አምና ማሳመን፤ የሚያጣላ ሁኔታ እንኳን ቢፈጠር ኩርፊያን አሰወግዶ ለተሰለፉበት መስክ የመሥራት ባሕል አዳብረዋል። በአንጻሩ ወደ ኢትዮጵያ የተላኩትና ለረጅም ጊዜ የቆዩት አሜሪካውያን ወደ ሀገራቸው ሲመለሱ የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. አስተዳደር ከፍተኛ ሹመት ሰጥቷቸዋል። ካፕቲን ሐረል ወደ ሀገራቸው ተመልሰው የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ዋና አስተዳዳሪ ሲሆኑ፤ የሽያጭ መመሪያ ጎሳ የነበሩት ዳን ሪድ በዚህ የሽያጭ ኃላፊነታቸው አንዲሠሩ ተደርጓል። ወደ ኢትዮጵያ መምጣታቸው የአመራር መድረክ አግኝተው ከቆዩ ቀለም አልፎ ሰፊ ሰብአዊ አስተያየት እንዲኖራቸውና በወንድማማችነት መንፈስ እንዲሠሩ አስተዋጽኦ አድርጓል ለማለት ይቻላል።

ለዚህም እውነተኛ ምስክር የሚሆነው ለብዙ ጊዜ በየዓመቱ በኋላም በየሁለት ዓመታት ፊኒክስ አሪዞን፤ ለአንድ ጊዜ ኢትዮጵያ አየር መንገድ 45ኛውን ዓመት በሚያከብርበት ጊዜ አዲስ አበባና በልዩ ልዩ የአሜሪካ ከተማዎች በዓሉን የሚያከብር የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኛ የነበረ የማገኛውም አገር ዜጋ አባል ሊሆን የሚችልበት ማገባር አለ። በየሁለት ዓመት አባላቱ ከዓርብ ጀምሮ ለሦስት ቀናት አብረው በአንድ ትልቅ ሆቴል አርፈው፤ ቅዳሜ የራት ግብዣ ይደረጋል። የአባላቱ ዓይነት ከልጆቻቸው ተሳታፊነት አልፎ የልጅ ልጆች አባል እየሆኑ ነው። የዚህ ስብሰባ ጽንሰ ሐሳብ የፈለቀው ከሚስተር ፍሬድ ኩካልና ባለቤታቸው ኤልሳቤጥ ነገረ (Fred Kukal and Liz)። በ1968 ዓ.ም (1976) ከሚስተር ኩካል ቤት 20 ሆነው የጀመሩት ስብሰባ በ1970 ዓ.ም (1978) የመጀመሪያው ስብሰባ ፊኒክስ አሪዞን (Phoenix AZ) ተደረገ። በዚህ ጊዜ የነበረው የሰም ዝርዝር እስከ 500 ደርሷል። ኤልሳቤጥ ስለታመሙ በምትካቸው ሳውዲ አረቢያ አየር መንገድ እያገለገሉ፤ ኢትዮጵያ በነበሩት ዘመን ያፈሯቸውን ወዳጆች ለመሰብሰብ ፈቃደኝነት የወሰዱት ፔጊ እና ኤልዶን ኪም (Peggy and Eldon Kim) የሚባሉት ቤተሰቦች ሆኑ።

13ኛው የ1994 ዓ.ም (2001) ስብሰባ ከመስከረም 12 ቀን ጀምሮ እንደ ተለመደው ለሦስት ቀናት አርላንዶ ፍሎሪዳ ውስጥ ሮዘን ማዕከል አሚሳለው ሆቴል በሚያስደስት ሁኔታ ተከናውኗል። ምንም እንኳን ይህ ስብሰባ አሜሪካ ላይ የደረሰው አስቃቂው የኒውዮርክና የፔንታጎን ህንፃዎች እደጋ በተፈጸመ በአስር ቀናት ውስጥ በመካሄዱ በልዩ ልዩ ምክንያቶች



የጊዜው ሊቀ መንበር ኩ/ሴ መንግሥቱ ኃ/ማርያም አዩር መንገዱ ከፖለቲካ ውጭ እንዲሠራ አመራር ሰጥተዋል።

በዙሪያው ለመምጣት ባይችሉም፤ ሰማንያ የሚሆኑት ቤተሰቦች ተገናኝተን ከፍ ያለ የደብዳቤ ዕንባ እየተናነቃቸው አንዳንድ ገደቦችን አልቅሰው የተለያዩ ገቢዎች ስብሰባ ነበር። በሕይወት ያሉት የቀድሞዎቹ የአመራር አባሎች፤ ፓይላቶች ቴክኒሻኖች በ80 ዓመት የዕድሜ ክልል ውስጥ ያሉ ናቸው።

በዚህ ዓይነት የአሠራር ስልት ይመራ የነበረውን ድርጅት ኢትዮጵያውያን ተረክበው በሚገባ ለመቀጠል፤ በብሩጎ ተስፋና በቅን ልቦና ወደፊት ሲመለከቱ አብዮት መጥቶ ሠራተኛና አሠሪ የሚለውን ትርጉም ቅጥ አሳጣው። በደርግ ዘመን ከዚያም በኋላ ለመንግሥት የጊዜው መለወጥ ዋናው ምክንያት ሆኖ፤ ወደ ከፋ ሁኔታ ሊያመራ ይችል የነበረውን የአየር መንገድ የውስጥ አሠራር በሙያተኞቹ እንዲመራ ከውጭ ለመግባት የሞከሩትን ተከላክሎ፤ በሀገር ውስጥ መስጠት ያለበትን ግዳጅ በሚዛን ጠበቆ፤ በግንድ ሥራው ወደሚበርባቸው አገሮች ሁሉ የሚሰጠውን አገልግሎት ሳያቋርጥ፤ በኢትዮጵያ ባንዲራ የሚያሸበርቁት አይርጥላኖቹ ያለማቋረጥ በየዋናው ከተማ ሰዓታቸውን ጠብቀው ከተፍ ማለታቸው ሰብዙ ጊዜ የሞራል ድል መሆኑን በየጊዜው ለበላይ አለቆች ማስታወስ ያስፈልጋል ነበር።

በዚህ ጊዜ በትራንስፓርት ሚኒስትርነት ያገለገሉት አቶ ዩሱፍ አህመድና አቶ አሰገድ ወልደአማኑኤል የኢትዮጵያ አየር መንገድ ስሙን ጠብቆ ለመንገደኞች አገልግሎቱን ለመስጠት እንዲችሉ ከመንግሥት ጋር ላለው ግንኙነት ያደረጉት ጥረትና አመራር፤ ታሪክ በቂ ትኩረትና የሚገባውን ምስጋናና ክብር ሳይሰጣቸው ያለፈ ይመስለኛል። በአንዳንድ አካባቢዎች «ኢትዮጵያ አለቀላት» የሚሉ ዜናዎች በሚናፈሱበት ጊዜ ይህ ሁኔታ የሚረገጠው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከመስመር አገልግሎቱ በተጨማሪ፤ የተባበሩት መንግሥታት ጸጥታ አስከባሪዎችንና የዓለም አቀፍ ቀይ መስቀል ማኅበር ሠራተኞችን ወደ ሚፈለጉበት ቦታ በማጓጓዝ በሰፊው በኪራይ በሚጠቀሙበት ጊዜ ነበር።

በአብዮቱ ጊዜ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ውስጥ ቀድሞ ያልነበረና አዲስ ሆኖ የታየው በአብዛኛው ሠራተኛ ዘንድ ከአለቃው በቃላት ባይነገረውም የትእዛዝ አሰጣጡ ሁኔታ ውስጡ ማስፈራሪያ እዘል ሆኖ መገመቱ ነበር። የሠራተኛው ክፍል የመንግሥት አመራርን የያዘ ስለሆነ ካድሬዎች ልዩ ቦታ መያዝ አሰብን የሚል ጥያቄ አነሱ። ካድሬዎች ልዩ አስተያየት እንዲደረግላቸውም ወደ ባለሥልጣኖች ደጅ ጥናት አዘውተሩ። ወደሚፈልጉት አገር ካልሆነ ካድሬ ነን ባዮችን ከቦታ ቦታ ማዘዋወርም አስቸጋሪ እየሆነ ሄደ። ሙስና (corruption) በመንግሥት ደረጃ በመካሄዱ አየር መንገድም ውስጥ እግሩን አስገብቶ ተንሰራፋ። የዳብረው የሠራተኛ

የአስተዳደር ክፍል ግንኙነት እየደበዘዘ የክፍል ሽም መለኪያው ዘዴ እየጠፋ ሄደ።

እንዲያውም ይባሉ ብሎ አንድ አሰደገጋጭ ሁኔታ ደረሰ። በጋይሉ ከበደ የሚባል የበረራ አስተናጋጅ ቀደም ሲል በረራ ላይ በጸጥታ አስጠባቂነት ከሚመደቡት ታጣቂ ወታደሮች አንዱ በመሆን ወደ አየር መንገዱ እግሩን አስገባ። ከተዘዋወረ በኋላ ካድሬ ነን እያለ የበረራ ክፍሉን ሠራተኞች ሲያተራምስ ቆይቶ አንድ ቀን ጠዋት ከዚህ መጽሐፍ ደራሲ ቢር አካባቢ እየተቀበዘበዘ መጣ። አሁን የሚፈልጋቸውን ሰዎች የሚቃኝ ይመስልም ነበረ። ወዲያው ወደ ክፍል አለቃው አቶ መላኩ ኪሩቤል ቢር ሄዶ በሥራ ገቢታቸው ላይ እንዳሉ ሽጉጥ አውጥቶ ተከሰባቸው። አቶ መላኩ ደም በደም ሆነው ወዲያው ሞቱ። የአየር መንገድ የጸጥታ ሠራተኞች ገዳዩን ይዘው ለደርግ አስረከቡ። በአንድ ሳምንት ፍርድ የጸጥታ የአየር መንገዱ አስተዳዳሪና የመመሪያ ኃላፊዎች የሆነው በአንድ አውቶቡስ ተሳፍረን በጎጃም መንገድ ወደ እንጦጦ ተራራ በሚያመራው መንገድ እንድንሄድ በታዘዘነው መሰረት አመራርን ዘወርዋራ ከሆነው ዳገት አንድ የደርግ አባልና ሁለት ኦቢ የታጠቁ የፕሬዚደንቱ አጃቢ የሚመስሉ ወታደሮች ከነበሩበት አውቶቡሳችን ሲደርስ ቆሞ ወረድን። መንገዱ ለጊዜው ለትራፊክ ተዘግቷል። ወዲያው አንድ አነስተኛ ሾልስዋገን ከኋላ ላይ አንድ መንገደኛ ይዛ ቀርባ ቆመች። ከኋላ የወረደው በጋይሉ ሁለት እጁን የፍጥኝ ታስሮ ነበር። ፊት ለፊታችን አቁመውት የወንጀሉ ዝርዝርና ፕሬዚደንቱም በሞት እንዲቀጣ የወሰኑ መሆኑን ተነበበለትና ለመናገር የሚፈልገው እንዳለ ተጠየቀ። መልሱ «ምንም የለኝም» የሚል ነበር። የደርግ አባሉ ሁለቱን ወታደሮች «ውሰዱት» አሏቸው። ዝግጁት ይኖረዋል ብለን ስንጠብቅ እንደኛው ወታደር ወንጀለኛው የፍጢኝ እንደታሰረ ወደ ቁልቁላቱ ገፋ አድርጎት ሲገንዳገድ ሁለቱም አንዳንድ ጥይት ተከሰውበት ባፍጢሙ ተደፋ። ሚቹን ከወደቀበት አንደኛው አንድ እግሩን አንስቶ ከብልቱ አካባቢ በርግጫ ሲመታው ምንም አለመንቀሳቀስን ከተመለከቱ በኋላ ጥለውት በጂፕ መኪና ተሳፍረው ሄዱ። ቅጣቱን የፈጸሙት ሁለቱም ቀይ ሰዎች ሆነው ሳለ፤ በፊታቸው ላይ ምንም ዓይነት ለውጥ አይታይባቸውም። ቅጣቱ ሲፈጸም ለማየት በሄድገበት አውቶቡስ ወደ ባህ ተመልሰን ወደየቢሯችን እስከምንገባ ድረስ ማገኛችንም አንድም ቃል አልተነፈስንም። አየር መንገዱ ማገኛውንም ሰው በሚቀጥርበት ጊዜ ወደ የሚያስገባው ግዴታ አለ። ይኸውም አየር መንገዱ ሠራተኛውን ወደተፈለገበት ቦታ ለማዘዋወር መብቱ የተጠበቀ መሆኑን በቅድ ሚያ ያስፈር መዋል። ይህ መሆኑ እየታወቀ ካድሬ ነን ባዮችን ከአየር መንገዱ ሥራ ውጭ ለሚሰጡት አገልግሎት ምክንያት እየተደረገ፤ የአየር መንገዱ ሥራ በሆነው ላይ ማሠማራት አስቸጋሪ እየሆነ ሄዶ ነበር። በከፍተኛም ደረጃ የአስተዳደሩ አመራር ኮሚቴ አባል ለመሆን ሞከሩ። መሠረቱ ጽኑ ሆኖ

በያንዳንዱ ሠራተኛ ላይ የነበረው የአሠራር ሥነ ሥርዓት በሚገባ ሠርዖ ስለነበረ ሰፊውን የሠራተኛ ክፍል ወዲያውኑ ለመለወጥ አልተቻላቸውም። ውስጣዊ ሽብርም እየታመቀ ሄደ። በመሣሪያ ኃይል የሠራተኞች ሕይወት አልፎ ብዙዎች ታስረው ተሰቃዩ፤ ሆኖም ትግሉ ቀጠለ። የተራማጆች ሙከራ ወደ ከፍተኛ ደረጃ ደርሶ ብዙ ውዝግብ ካስከተለ በኋላ፣ የድርጅቱ ትርፋማነት እስፊላጊ መሆኑን መንግሥት አምኖ ወደነበረበት ደረጃ ለመመለስ በአዲስ መንፈስ የሚጥር በካፕቴን መሐመድ አህመድ የሚመራ ቡድን ተተካ። ሌላ መልክ እስከሚይዝ ድረስ የነበረውን ትግልና ሽግግር ለማስረዳት ራሱን በቻለ ሌላ ርእስ ቢጻፍ እንደ መጽሐፍ ይወጣል።

በነበረው የመተዳደሪያ ደንብ፣ ማንኛውም አለቃ የመመሪያውን እንቀጽ ጠቅሶ መቅጣት ይችላል። ተበደልኩ ባይ ቅራታውን ለማቅረብ በእራት ደረጃዎች እስከ ክፍሉ ዋና አዛዥ ድረስ የመሄድ መብት አለው። በአምስተኛው ጉዳዩን በድርጅቱ ውስጥ ለመጨረስ እንዲቻል ሌሎች በሠራተኛው የተመረጡ ሁለት ተወካዮችና ከፍተኛ የአመራር ባሥልጣኖች ከአስዳደር መምሪያ ኃላፊ ጋር ያሉበት ኮሚቴ ጉዳዩን ይመለከቱለታል። ከዚህ በኋላ በውሳኔው ቅር ከተሰኘ ወደ ሦስተኛ አካል ይሄዳል። በአዲሱ የሠራተኛ አዋጅ ይህ የሠራተኛውን ጉዳይ የሚመለከተው ኮሚቴ የፍርድ ቤቶች አካል ነው። በእንግሊዝኛ ቋንቋ ብቻ ተጽፎ የነበረው የመተዳደሪያ መመሪያ መጽሐፍ ለአያንዳንዱ ሠራተኛ አይሰጥም ነበር። ስለዚህ እንደ ሠራተኛ ሲቀጠር መብትና ግዴታው ከሚነገረው ውጪ በዝርዝር የሚያውቀው በሚከሰቱት የዲስፕሊን ጉድለቶች ላይ መልስ ለመስጠት አለቃው ዘንድ በሚቀርብበት ጊዜ ብቻ ነው።

የሕብረት ስምምነት በአስተዳደሩና በሠራተኛው መካከል ከተፈረመ በኋላ ከላይ የተጠቀሰው ሥነ ሥርዓት በድርድር ተስማምተውበት ወደ ሕብረት ስምምነቱ መጽሐፍ ተጠቃለለ። በአሁኑ ጊዜ የሕብረት ስምምነቱ በአማርኛና በእንግሊዝኛ ተጽፎ ለማንኛውም ሠራተኛ ይሰጠዋል፤ ግልጽም ነው።

ሠራተኛውና አሠሪው ተለይቶ በሚታወቅበት ዘመን፤ ወር በገባ የመጀመሪያው ሐሙስ ምሽት በደረጃ ወደ አስተዳደሩ የተመደቡ ሠራተኞች ተገናኝተው የሚዝናኑበት ጊዜ ነበረ። እንደ ክብብ ይጠቀሙበት ከነበረው የሠራተኞች የምግብ አዳራሽ አራት ተበልቶ ድርጅቱ ሪፖርት ካለው አቅርቦ ጥያቄና መልስ ከተሰተናገደ በኋላ፤ ግግር ለማድረግ የተጋበዙ እንግዳ ካለ ተናግሮ፣ ሠራተኛው ተወያይቶና ተሳስቆ ይለያያል። የአልቅና ምልክት እንደመሆኑ የአባልነት መታወቂያ ካርድና የወር ክፍያ ነበረው።

የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማጎበር መቋቋም

በአዲስ መልክ የተቋቋመው የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማጎበር አስፈላጊውን መመዘኛ አሟልቶ በሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት ሚኒስቴር ከተመዘገበ በኋላ ከድርጅቱ ጋር በቀጥታ ለመነጋገር ጥረት ቢያደርግም፣ "በአንድ ድርጅት ውስጥ ከአንድ የበለጠ የሠራተኛ ማጎበር ማነጋገር አይቻልም" በሚለው የሠራተኛ አዋጅ ምክንያት ለመወያየት አልተቻለም። ማጎበር ግን የዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማጎበር አባል ሆኖ የፓይሎቶችን ጥቅም በተመለከተ የአባል አገሮች ማጎበራት የሚያስገኙ የጎብረት ስምምነቶች፣ የአደጋ መከላከልና የአይሮፕላን አደጋ የምርመራ ውጤቶችና ከዚህ የተገኙት ትምህርቶች ይላክሉታል። ከዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዩሽን ጋር በከፍተኛ ደረጃ የሚቀርቡት ፓይሎት ነክ መብቶችና ሕጎች ለምሳሌ ትልልቆቹ አይሮፕላኖች በሁለት ፓይሎቶች ብቻ እንዲበሩ ፋብሪካዎች ሀሳቡን ባቀረቡት ጊዜ ተጨማሪ በነበረው ሰው ምትክ ምን ምን ዓይነት መሣሪያዎች እንደሚያስፈልጉ የፓይሎቶች ተወካዮች በሚገባ አስረድተዋል። በዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማጎበር ዓመታዊ ስብሰባ ላይ በመገኘት የአምስት ልዩ ልዩ ኮሚቴዎችም አባል በመሆን ስለ አየር መንገዶች አሠራር ብዙ ትምህርት ከመሰል አባሎች ለመቅሰም ችለዋል። ይህ ሁኔታ ድርጅቱ ማጎበርን ከማወቁ በፊት የተከናወነ ነው።

ማጎበር ከተመሰረተ ጀምሮ በፕሬዝዳንትነት የመሩትን ካፕቴኖች በጥቂቱ ለመጥቀስ አፈወርቅ ወርቁ፣ የዚህ መጽሀፍ ደራሲ፣ አብርሐም ገዛሽኝ፣ ቀጻላ ኃይሌ፣ ብርሃኑ ይርጉ፣ ዘለቀ ደምሴ፣ ሙሉጌታ መብረሃቱ ኃይሌ ገብራይ፣ አዲሱ ዓለማየሁ፣ ኢሳያስ ላቀው፣ ውብሽት ተክሉ፣ ሞገስ ጋሜ ይገኙበታል። የማጎበርን ልዩ ልዩ ዘርፎች ይመሩ የነበሩት ሌሎች ካፕቴኖች ትልቁ ተልእኳቸው ከድርጅቱ ጋር ያለውን ግንኙነት ማሻሻልና ለጠቅላላ አባሎቻቸው ጥቅም ማስገኘት ላይ ያተኩረ ነበር። የዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማጎበር በአፍሪካ ሀገሮች አካባቢ በተለይ በአየር ትራፊክና በአይሮ ፕላን ማረፊያ በኩል ያለውን ድክመት ለማሻሻል እንዲቻል የኢትዮጵያውያን አባሎቻቸውን ርዳታ ለማግኘት በልዩ ልዩ የመቆጣጠሪያ ዘፍሎቻቸው ለማስገባት ብዙ ጥረዋል። ለዚህ ጥያቄያቸው የመጀመሪያውን ስልጣን የሰጡት፣ ለካፕቴን ኃይሌ ጠይቅ የጊዜው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፓይሎቶች ማጎበር ፕሬዝዳንት ሲሆን ለጠቅላላ ማጎበር የምሥራቅና የመካከለኛው አፍሪካ ተወካይ ሆነዋል። በዚህ ተለማምደው ግለሰብ አቀፍ ሲቪል አቪዩሽን ቀጥሯቸው በልዩ ልዩ የኃላፊነት ደረጃዎች ስልፈው በአሁኑ ጊዜ በዋናው መሥሪያ ቤት በቴክኒክ ሙያ ያገለግላሉ።

በዚህ ዓይነት ዓለም አቀፋዊ የቴክኒክ ርዳታ ለመስጠት፤ ቀደም ሲል የተቀጠሩት ካፕቴን አለማየሁ አበበ ለዩጋንዳና ካፕቴን አፈወርቅ ወርቁ ለቦትሰዎና የሰጡት አገልግሎት ይጠቀሳል። የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአፕሪል 27ን ክፍል የመሩት አብዛኛዎቹ የማገበሩ የአንድ ጊዜ ፕሬዚዳንት የነበሩ ካፕቴኖች ናቸው።

የዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማገበር ጥቅም በጉልህ የታየው በተለይ የአይሮፕላን ጠለፋና አደጋ የሚጥሉ ቡድኖችን ካስጠጉ መንግሥታት ባለሥልጣኖች ጋር የተያዙ የአይሮፕላን ሠራተኞችንና አይሮፕላኖችን ለማስለቀቅ በሚያደርገው ጥረት ነው። በተለይም በኢትዮጵያ አየር መንገድ ላይ የዚህ ዓይነቱ ጥፋት በተፋፋመበት ዘመን፤ ማገበሩ ጸሐፊውን በመላክ ያልተቆጠበ ርዳታ አድርጓል። ተጠልፎ ደቡብ የመን ያረፈውን አይሮፕላን ለማስለቀቅ በተደረገው ጥረት ጥሩ ውጤት አስገኝቶልናል። እነዚህን የመሳሰሉትን ጥቅሞች ማስገኘት ከጀመረ ዓመታት ያስቆጠረው ማገበር ከአየር መንገዱ ጋር በሕጋዊ ግንኙነት ለመነጋገር አልቻለም።

ፓይሎቶች ተገናኝተው በሥራቸው ላይ ይፈጸምባቸው ስለነበረው በደል በመነጋገር በህብረት ያቀርቡት የነበረውን አቤቱታ ቀደም ሲል ተመልክተናል። በማገበር በሚደራጁበት ጊዜ አባል የሆኑት ቀደምቶቹ ከአየር ኃይል የተዛወሩት ብቻ ሳይሆኑ፤ አየር መንገድ በአሜሪካ ርዳታ ያፈራቸው የሦስት ኮርስ ፓይሎቶች ጭምር ናቸው። የአየር ኃይል ባልደረባ ሆነው፤ የብዙ ዘመን አገልግሎት ያበረከቱ፤ የማስተማርና የአስተዳደር ልምድ ያካበቱ፤ ልዩ ልዩ አይሮፕላኖችን በማብረር ያጠራቀሙት የበረራ ሰዓት ልምዳቸውን ለአሜሪካኖች እንዲስማማ አድርገው ከአየር ኃይል ለመዛወር የፈለጉትን፤ አየር መንገዱ ጥቅማቸውን ተረድቶ በደስታ ይቀበላቸው ነበር። ስለዚህም ድርጅቱ በመሰለው መስመርና በሚችሉት ደረጃ በሚያሰማራበት ጊዜ ጠያቂ አልነበረውም። ነገር ግን ኩባንያው ውስጥ (በግንድ ሚኒስቴር የተመዘገበ) ቀድሞ የመቀጠርን ቅደም ተከተል ሳይከተል ከአየር መንገድ ት/ቤት ተመርቀው የተቀጠሩት ከአዲስነት ደረጃ አልፈው መስመር ላይ በሚገባ አገልግሎት መስጠት ከቻሉት ፓይሎቶች፤ ለዕድገት የሚያስፈልገውን መስፈርት ያሟሉትን አዲስ የመጡት እያለፏቸው ከሄዱ፤ ለፈረንጆች ይደረግ የነበረውና ኢትዮጵያውያን አጥብቀው ሲከራከሩበት የቆዩት አሠራር መልኩን ለውጦ ተደገመ ማለት ስለሆነ የፓይሎቶች ማገበር እነዚህን ልዩነቶች አገናዝቦ ትኩረት እንዲሰጠው አስፈለገ። ስለዚህ ከሁለቱም ወገን መሥራች አባላት አሰባሰብና አስማምቶ በማገበራት ክፍል ተመዘገበ። ጥሩ ምሳሌ ሲሆኑ የሚችሉት ከአየር ኃይል ከመጡት ውስጥ ካፕቴን ገሥሄ ደምቤ የአስተማሪነት ደረጃ ተሰጥቷቸው ሳለ ከመጀመሪያዎቹ መሥራች አባላት አንዱ ሆነዋል።

«በአሠሪና ሠራተኛ መካከል ያለው ክርክር የሚፈታው በሥራ ማቆም አድማ ነው» የሚሉ ክፍሎች በመኖራቸው በአውሮፓ ወይም በሠለጠነው ዓለም እንደሚገኙት የግራ ክንፍ አክራሪዎች የሥራ ማቆምን ዜማ የሚያዘሙትን እንዲሁም በአንዳንድ ስብሰባዎች ላይ የሚነሱትን የአፍራሽ ወገኖችን አስተያየትና ተጽእኖ ለማድረግ የሞከሩትን ቡድኖች ማገበሩ መቋቋም ነበረበት። የዚህ ዓይነቱ አስተሳሰብ መነሻው የአሠሪውን ክፍል በጭፍን በመጥላት ላይ የተመሠረተ ሆኖ በክርክሩ ማን ያሸንፋል ወደሚለውና ወደ ፖለቲካዊ አስተያየት በተላላ ለመዘዋወር ይችላል። በዚህ መሐል ለጉዳዩ ዋና መነሻ የነበረው አስፈላጊው ሥልጠና ተሰጥቷቸው በዕድገት የአባላቱን ኑሮ ለማሻሻል የሚደረገው ጥረት ወደ ጎሳ ሊቀር ይችላል የሚለው ነበር።

ማህበሩ አገር በቀል በሆነው የገንዘብ ማጠራቀምና የመረዳዳትን ዓላማ የያዘ ድርጅታዊ አሠራር አስቀድሞ የማህበርተኞችንም መብት ለማስከበር በሚችል ዘዴ ተቀባብሮ የተዘጋጀው መተዳደሪያ ደንብ መንግሥት እንዲያውቀው አስመዝገቦ፤ የውጭ ባለሀብቶችን በመሳብ አንድ ትልቅ ፎቅ ለማሠራት ያቀደውን የፕላን ንድፍ (ለዚህ ሥራ አርኪቴክት ኢናቭ ቴዎድሮስ ይመሰገናሉ) ለገገሠ ነገሥቱ አቀረበ። ነገሠ ነገሥቱ "ሰው ለመሆን አሰባችሁ?" በሚል ጀምረው ጥያቄዎች ካቀረቡ በኋላ፤ ከታላቁ ቤተ መንግሥት ወጣ ብሎ «አርባ ሁለት አፓርታሜንት» ተብሎ በልምድ ከሚጠራው ሕንፃ ጎን ያለውን 3000 ካሬ ሜትር ቦታ በርስትነት፤ ከተማ ውስጥ የሚገኙት ፓይሎቶች ከዙፋን ፊት ቀርበው፤ ለማገበሩ ሰጡ።

ማገበሩ በሕግ ለመደራደር እንዲችል የወከልናቸው የሕግ አማካሪዎች ሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት ቀርበው አነጋግረውልን፤ የመተዳደሪያው ደንብ ቀና መንገድ የያዘና ውስብስብ ሳይሆን ብዙ ጎዳና እንደተጓዘን ተመልክተው፤ የመተዳደሪያ ደንቡ ብዙም ለውጥ ሳይደረግለት ውጭ አገር የተማሩና ቢሥራ ዓለም ላይ የሚገኙትን የመንግሥትና የግል ሠራተኞች ባለሥልጣኖች ምሁሮችን ጨምረው፤ አሰባሰበው የመረዳጃ ማገበር ተቋቋመ። በመንግሥት አዳሪ ት/ቤት ይታይ እንደነበረው፤ ማገበሩ ከሰሜን ኤርትራ ጫፍ እስከ ገለብ ኬንያ ጠሪፍ፤ ከአከላ እስከ ተፈሪ በር ባለው የኢትዮጵያ ቆዳ ስፋት የሚገኙ ኢትዮጵያውያንን በየዓይነቱ ያቀፈ የተማሩ ሰዎች ስብስብ ነበረ ለማለት ይቻላል። የፓይሎቶቹ ፕሬዚደንትና ዋና ጸሐፊው የዚህ ማገበር አባል ሆኑ።

ማገበሩ ያለምንም ችግር የአመራር አባላቶችን በአጭር ጊዜ መረጠ። ለጥቂት ወራት የመዋጮ ገንዘብ ተሰበሰበ። በአምቦ መንገድም ሰፊ መሬት ተገኝቶ ምን ከምን እንደሚቀድም በዚህ ሙያ ውጭ አገር የሠለጠኑት

ጥናቱና ሥራውን ጀምሮ ስለ እንቅስቃሴው ለጠቅላላው ጉባኤ ማቅረብ ጀምሮ ነበር። በሥራ ላይ ያለውና መሠረቱ የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማኅበር የሆነው መተዳደሪያ ደንብ፤ በጠቅላላ ስብሰባ መጽደቅ አለበት ተብሎ የግንድ ምክር ቤት የሰብሰባ አዳራሽን የሚሞላ ከፋይ ማኅበረተኛ ተሰብስቦ የፓርላማ ሕግ ተከትሎ እንቀጽ በእንቀጽ እየታረመ ማጽደቅ ተጀመረ። በዚህ ጊዜ የዚህ መጽሐፍ ደራሲ የተገነዘበው የግል አስተያየት የመተዳደሪያ ደንቡ ውስጠ ወይራነትና በስተጋላ ያለውን ምክንያት ለመፈለግ በተለይ በሕግ ባለሙያዎች የሚነሱት የመከራከሪያ ነጥቦችና የሚጠፋው ጊዜ እልህ አስጨራሽ እየሆነ ለአብዛኛዎቹ ከስብሰባው መቅረት ምክንያት መሆኑን ነው። የትምህርት ቤት ጓደኛው የነበሩ መሐንዲስ ከመናደዳቸው የተነሳ "ኢትዮጵያ ወደ ጋላ እንደምትሄድ አሁን ነው የተገነዘቡት" ያሉት በዚህ ጊዜ እንደነበር ያስታውሳል። ከዚህ በጋላ «የእነ እነሌ ፓርቲ ነው» የሚልም ስም አያወጣ ሲሄድ ጊዜው የሚያስተማምን ባለመሆኑ ይመስለኛል ሁሉም ወደሚያውቀውና ወደማያሳጣው ትናንሽ ክፍል ወይም እንደባይተዋርነቱ ለመቀጠል ስለተበታተነ ማኅበሩ ፈርሷልና ገንዘባችሁን ውሰዱ ተባለን። አሁን ጊዜው አልፎ በአንክር ወደ ጋላ ተመልሰን የነበረውን የምስቅልቅል ጊዜ ስንመለከተው ይህ ስብሰባ የነደለው፤ እንደ ድልድይ ሆኖ በሚገባ የሚያሸጋግር ቆራጥ የአመራር ችሎታ ያለው መሪ እንደነበር ተገንዝበናል። የፓይሎት ማኅበሩ በነበረው የከተማ ቦታ በለውጥ ከተሰጠው መሬት ላይ አሁን ሁለገብ መሆን የሚችል ሰፊ አደራሽ ከነጽሕፈት ቤቱ የሚያጠቃልል ከበብ ቦሌ አካባቢ ሠርቷል።

በ1960ዎቹ ዓ. ም. የጠቅላይ ሚኒስትር አማካሪ የነበሩት አሜሪካዊው ሚስተር ዶናልድ ፓራዲስ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የቦርድ አባል በመሆናቸው በአስተዳደሩና በፓይሎቶች መካከል ባለው ጉዳይ አስታራቂ ሀሳብ አቀረቡ። ይኸውም ፓይሎቶቹ የሚያቀርቧቸው ጥያቄዎች ከድርጅቱ ጋር በውይይት እንዲፈቱና ማኅበሩ ለመታወቅ የጀመረውን ክርክር ጨርሶ፤ በሕጋዊ መልክ ኅብረት ስምምነት ለመደራደር የመፈለጉ ጥያቄ ጉዳይ በፍርድ ቤት እንዲቀጥል ባቀረቡት ሀሳብ መሠረት ሁለቱም ወገኖች ተስማምተው በአምስት አርእስት የተከፈሉ የፓይሎቶች ጥያቄዎች ቆቃ ሆኑል በተደረገው የአራት ቀናት ስብሰባ ላይ ቀርበው በውይይት ተፈቱ። ይህ ስምምነት በሥራ ላይ እንዲውል ድርጅቱ ከኒውዮርክ ቲዲብልዩ.ኤ. ቢሮ አንድ ባለሙያ አስመጥቶ ከማኅበሩ ሹማምንት ጋር ለመግባባት በሚጥሩበት ጊዜ ከከተማው የሚወጡበትን ጊዜ ተጠባብቀው እክራሪዎቹ ከስብሰባው ዓላማ ውጭ አፍራሽ የሆነ ደብዳቤ ጽፈው ኮሚቴው ተብሎ አንድ አባል ይፈርመውና ለድርጅቱ አቀረቡ።

ለድርጅቱ ዋና አስተዳዳሪ የተላከው ደብዳቤ የሚከተለው ነው።

August 20, 1968

Dear Sir,

Inspite of our deep belief in you and your colleagues in solving the present management and pilot friction, we feel sorry to find out that we are being let down. Much to our disappointment we sensed in our last meeting a game of hide and seek with you and your colleagues.

To avoid a deadlock on our next meeting we hope that you come with open mindedness and some sincerity.

We hope you concur with us on this matter.

Sincerely yours

The Committee



ካፕቲን ሌፊወርት ወርቁ የመጀመሪያው የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማኅበር ፕሬዚዳንት



ፕቲን አፈወርቅ ወርቁ የመጀመሪያው የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማኅበር ፕሬዚዳንት



የፓይሎት ጉዳይ የሚመለከት አምስት ክፍል ያለው አጀንዳ ለቆቃው ስብሰባ ሲዘጋጅ



የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተናጋጆች

ድርጅቱ በይደር የተያዘው ይህ አለመሆኑን አውቆ ከማገበሩ ይቅርታ የሚጠይቅ ደብዳቤ ካገኘ በኋላ ስብሰባው ቀጠለ። መጀመሪያው ስብሰባው የተነሳው ከሁለቱም በኩል ያለውን አቋም አጥንቶ እንዲ ቀርብ እንጂ የሚያጣላ ውጤት አልተደረሰም ነበር። ከዚህ በኋላ የተገኘ ው ውጤት፤ የበረራ ትምህርት አስፋፍቷል፤ በሥራ ላይ ያለው የደሞዝ አከፋፈል ዘይቤ የተገኘውና የፓይሎቶች ቅደም ተከተል መብት የጸናውም በዚህ ጊዜ ነው።

ሚስተር ብረሚት የፋይናንስ ሰው በመሆናቸው በየጊዜው ቀበቶ ማጥበቅን እየጠየቁና የማያተርፉትን መሥመሮች በመዘጋት ለሚድል ኢስት አየር መንገድ አንዱን ጆት ከነአብራሪዎቹ በማከራየት ለ18 ወራት በረራ ተካሂዷል። ይህ አዲስ አመራር ለሁለቱም አየር መንገዶች ጠቃሚ ሆኖ ስለተገኘ ተጨማሪ ስድስት ወር እንዲቀጥል ተደርጓል። ተጨማሪ አይርጥላኖችም ተገዙ። ኢትዮጵያ አየር መንገድ 25ኛውን ዓመት በዓል ንጉሠ ነገሥቱና የናይጄሪያው መሪ ያኩቡ ገዋን በተገኘ ብት አክብሯል። በዚህ ቀን በተደረገው በዓል ላይ በሚስተር ብረሚት አቅራቢነት የዋናው የሠራተኛ ማኅበር ፕሬዚዳንትና የፓይሎት ማኅበር ፕሬዚደንት ከንጉሠ ነገሥቱ የመታሰቢያ ሚዳልያ ተሸልመዋል። ይህ የሚያሳየው የሚስተር ብረሚትን የአስተዳደር ስልት ነው።

የመጀመሪያው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ጆት አይርጥላን የ720-ቢ(ET-AAG) "BLUE NILE" ተብሎ ተሰይሞ ከፋብሪካው እንደወጣ ለመጀመሪያ ጊዜ የበረረው ጥቅምት 24 ቀን 1955 ዓ.ም ሲሆን የፓይሎቶች ሥልጠናው ተጠናቆ አዲስ አበባ ቦሌ አይርጥላን ማረፊያ ያረፈው ታኅሣስ 23 ቀን 1955 ከሰዓት በኋላ በ9 ሰዓት ከ45 ነበር። ይህ አይርጥላን ቀደም ሲል ይሠራ ከነበረው አይርጥላን ጋር በተጨማሪ ለሚድል ኢስት አየር መንገድ የተከራየው ጥቅምት 14 ቀን 1960 ሆኖ ጠዙ ዓመታት ሳይሠራ ታኅሣስ 14 ቀን 1960 አደጋ አጋጥሟል። አሜሪካዊው ፓይሎት ከምዕራብ አፍሪካ በረራውን ጀምረው ቤይሩት አይርጥላን ማረፊያ ጣቢያ ላይ ሲደርሱ መብረቅ የበዛበት ከባድ ዝናብና ነፋስ ስለነበር፤ (ፓይሎቱ «የመብረቅ ባልጭታ ዐይኔን አጭበርብሮት ስለነበር» ነው ያሉት) ቤይሩት አይርጥላን ማረፊያ 1633Z ሲያርፍ፤ የፊት እግሩ ቀድሞ መሬት ነክቶ ይሰበርና ከሜዳው መሀል ቆመ። የመንገደኛ መሰላል ቀርቦ መንገደኞቹና ሠራተኞቹ ወርደው ከመንገደኛ አዳራሽ ሲደርሱ፤ ከአይርጥላኑ አፍንጫ አካባቢ አላት ተነስቶ የአይርጥላን ማረፊያው የአላት አደጋ ቡድን ማጥፋት አቅቶት በቆመበት ተቃጥሎ አመድ ሆኗል።

ሚድል ኢስት አይርጥላን የነበሯቸው የፈረንሳይና የእንግሊዝ አይርጥላኖች ነበሩ። ከኢትዮጵያ አየር መንገድ በተከራየት በአንድ ቦይን 720 አይርጥላን ያለምንም መዘግየትና ስረዛ እንደሚሠራ (በአማካይ በቀን ከ10 ሰዓት በላይ በረራ) ከተመለከቱ በኋላ የነበሯቸውን አይርጥላኖች፤ (የፈረንሳይ ካራቪል፤ የአሜሪካ ኮንቪር የእንግሊዝ ቪሊ-10 አይርጥላኖቻቸውን፤ አብዛኛዎቹን እስራኤሎች ቤይሩት ሜዳ ላይ በጠራራ ፀሐይ በተዋጊ ጆት አይርጥላኖች አቃጥለውባቸዋል) በቦይን ለውጠውታል።

የፓይሎት እጥረት ስምታ በየጊዜው ይሰማ የነበረው የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበላይ ቦርድ፤ ከሚድል ኢስት አየር መንገድ ጋር ውል ከመፈረመ በፊት፤ "ፓይሎቶች ከየት እምጥተህ ነው ይህን የተጠየቀውን ተጨማሪ ሰዓት የምታበረው?" ተብለው የተጠየቁት የአፕሪልን ሐላፊ መልስ ሲሰጡ፤ "ሶስት ሳምንት ብቻ ስጡኝ ብለው፤ ኢትዮጵያውያንን አክታትለው በማስተማር በተባለው ጊዜ ሙያተኞቹን በተፈለገው የአብራሪ ቁጥር ተሟልቶ ኮንትራቱ ለሁለት ጊዜ ሠራ። ከዚያም ለአራት፤ ለአልጀሪያ፤ ለሕንድና ለሲንጋፖር አየር መንገዶች በኮንትራት መልክ ጠዙ በረራዎች ተካሂደዋል።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ክሊኒክ

አየር መንገዱ ሥራ ሲጀምር ለሠራተኞቹ የሕክምና አገልግሎት ኮንትራት የተፈረመው ከገግሥተ ነገሥታት ዘውዲቱ ሆስፒታል ጋር ነበር። በጥገናው ክፍል አካባቢ አንድ አነስተኛ ክሊኒክ ተቋቁሞ በሲስተር ላቀች ተፈሪ አማካይነት ለብዙ ጊዜ አገልግሎት ሰጥቷል። በተለይ ፓይሎቶች በየስድስት ወራት የሚያደርጉት የጤንነት ምርመራና የላቦራቶሪ ወጪዎች ከባድ ስለነበር አየር መንገድ የራሱን ክሊኒክ ለመክፈት ወሰነ። ወደ ቦሌ በተዘዋወረበት ጊዜ አንድ መጠነኛ ክሊኒክ በደክተር ገብሩ ጎበዜ መሪነት ተቋቋመ። ቀስ በቀስ የኤክስሬይ መሣሪያ፤ አነስተኛ ፋርማሲ፤ የቦይን ሕክምና መሣሪያዎች፤ ፓይሎቶች በየጊዜው የሚመረመሩበት የልብ መመርመሪያ መሣሪያ በመግዛት ተሰፋፋ። ከዚህ ላላ ልዩ ልዩ ሙያ ያላቸው ህዚሞች በሣምንት አንድ ወይም ሁለት ጊዜ ምርመራ ለመስጠት ፐርግራም አላቸው። ይህም መሥሪያ ቤቱ ከከተማ ወጣ ብሎ ስለሚገኝ ሠራተኛው ወደ

ሀኪም ቤት የሚሄድበትን ጊዜ መገድ ላይ እንዳይጨርሰው ጊዜን ለመቆጠብና ሥራ ላይ ለማዋል ታስቦ የተደረገ ወጪ ነው።

የመንግሥት የኢትዮጵያ አየር መንገድ

በየመኑ ንጉሥ ኢማም ዘመነ መንግሥት ከኢትዮጵያ ወደ የመን ለመሄድ የነበረው ምርጫ፤ ከአሰብና ከአካባቢው በጀልባ መሄድ ወይም በኤደን ኤይር ዌይስ ወይ ኤደን በርሮ ከዚያም በጂፕ ወይም በግመል ብዙ ቀናት መጓዝ ነበር። የኢትዮጵያ አየር ኃይል መካኒካ የነበረው ለጥናት ሩንድስትሮም የአነስተኛ አይሮፕላን ፓይሎትም ስለነበር ጥቂት ስዊድናውያን ይዞ ሄዶ ለንጉሥ ኢማም አደረ። ከአንድ ዲሲ-3 ጀምሮ ቁጥሩን ከሦስት እድረሰውና ሌሎችንም ስዊድናውያን ፓይሎቶች ቀጠረ። ሆኖም ይህ አነስተኛ የአየር መንገድ አገልግሎት ለንጉሡና ለቤተሰቡ ከዚያም አልፎ ንጉሡ ላዘዙለት እንጂ ሰፊው ሕዝብ የአየር ግንኙነት አልነበረውም።

የኢትዮጵያ መንግሥት በክቡር አቶ ምናሴ ለማ/የሚመራ ቡድን ወደ ታይዝ በ1950 ዓ.ም ልኮ የአየር መስመር ስምምነት ተፈራርሟል። በካርታ ላይ ይታይ የነበረው የየመን ዋና ከተማ ሰንዓ ነው። ሆኖም ከዚህ ውል መፈራረም ጥቂት ዓመታት ቀደም ሲል፤ ሰንዓ ከተማ ውስጥ አመጽ ተነስቶ ሱልጣኑ ተገደለ። አልጋ ወራሹ ወደ ታይዝ ከተማ እምልጠው ሄደው የሀገሪቱ ኢማም መሆናቸውን አውጀው መቀመጫቸውም ይኸው ከተማ ሆነ።

ለብዙ ዓመታት የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወደ የመን በመብረር ብቸኛ አየር መንገድ ሆኖ አገልግሏል። በነዚህ ጊዜያት ሰሜን የመን ከሌላው ዓለም ጋር የምትገናኘው በሳምንት ሁለት መደቦች በረራዎች ወደ ሆዴይዳና ታይዝ ከተሞች በማድረግ፤ ከአሥመራ በረራ ጋር አገናኝቶ የዓለም አቀፍ የበረራ አገልግሎት እንድታገኝ በወጣ የበረራ ሰሌዳ ነበር።

ቀደም ሲል ከ1948 ዓ. ም. ጀምሮ የሲቪል አቪዬሽን ዲሬክተርና የአየር መንገድ በርድ አባል የነበሩት አቶ ተፈራ ደገፌ ጥር 25 ቀን 1950 ዓ.ም በግል ጉብኝት ታይዝ በሚገኙበት ጊዜ በአንድ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፓይሎት ለተፈጠረው ውዝግብ ከየመን መንግሥት ጋር

መግባባት፤ መገለገልና መፍትሄ ማስገኘት ነበረባቸው። ይህ ውዝግብ የተፈጠረው በሚከተለው ምክንያት ነው። ለየመን መንገደኞች እንዲጠቅም ታስቦ ከያቅጣጫው ወደ የመን የሚገባው መንገደኛ አሥመራ ላይ ተሰብስቦ ወደ እኩለ ቀን ላይ አንድ ዲሲ-3 ይነሣና በሆዴይዳ በኩል ታይዝ ደርሶ አይሮፕላኑና ሠራተኞቹ ያድራሉ። በማግሥቱም የተቀላጠፈ አገልግሎት ለመስጠት በጣት ተነስቶ አሥመራ ላይ ከሌሎቹ በረራዎች (አዲስ አበባ፣ ካርቱም፣ ካይሮና አልፎም ወደ አውሮፓ) ጋር ይገናኛል። ይህ አሠራር ለሁሉም ጥሩ አገልግሎት ሲሰጥ ሳለ ታይዝ ውስጥ ለአብራሪዎቹ ተስማሚ ሆኖ ባለመኖሩ አስቸጋሪ ሁኔታ ተፈጠረ። አቶ አብዱልጃዋድ አብዱልናስር የጣቢያው አዛዥ ሆነው በቀጥታ ከንጉሡ ፊት በመቅረብ የአየር መንገዱንና የአብራሪዎችን በርካታ ችግሮች በውይይት ፈትተዋል። በሆኖም በኩል ግን በሀገሩ ውስጥ ፍፁም ስላልነበር መፍትሄ ብለው ያቀረቡት ከአይሮፕላን ማረፊያው ወጣ ብሎ አንድ ደሳሳ ቤት ውስጥ ሦስቱም ሠራተኞች የሚተኙበት አንድ ክፍል አዘጋጅቶ የመንገደኛ አልጋ ማስነጠፍ ብቻ ነበር። ይህ በጣም ዝቅተኛ ደረጃ የነበረው የአንድ ቀን አዳር ታይዝ ኢንተርናሽናል ማረፊያ ቤት እራትና ቁርስ አልነበረውም።



አቶ አብዱልጃዋድ አብዱል ናስር



አቶ አበዱልጃዖን አበዱል ሩበር

ወደ ታይዝ ያበሩ የነበሩት አብራሪዎች የቆርቆሮ ምግብ ከመመገባቸው ሌላ የገጽሕናው ጉድለት በጣም አሳዛኝ ነበር። ከላይ በተጠቀሰው ቀን ታይዝ ወደ ምሽቱ ያረፉት እሜሪካዊው ካፕቴን ብራውን (Brown) መንገደኞችን ካወረዱ በኋላ ከደሳለኝ ጎጆ ሲደርሱ የአልጋ ልብሱን ገለጥ ሲያደርጉ የተለወጠ አልመሰላቸውም። ወዲያው ሠራተኞቻቸውን ይዘው ለማንም ሳይነግሩ አይርጥላን አስነስተው በምሽቱ ጠፉ። ይህን ሁኔታ ገገሡ እንደሰሙ ወደ አገር እንዳይገባ ትእዛዝ ሰጡ። የካፕቴን ሃሳብ አይርጥላት ኤደን ገብቶ አድሮ ከዚያ ከሚገኘው ታላቅ ሆቴል ውስጥ አርፈው በረራውን ለማከናወን በማግስቱ ወደ ታይዝ ለማብረር ነበር። በማግሥቱ አይርጥላት ከኤደን ተነስቶ ታይዝ ለማረፍ ስለተከለከለ በሬድዮ ታዘው ወደ አዲስ አበባ አምርተዋል።

በሌላ አይርጥላን የአፕሪል 30 ታይዝ ደርሰው ጉዳዩን በሠላም ለመፈጸም የአቶ ተፈሪ ደገሬን ርዳታ ይጠይቃሉ። ጉዳዩ በግለሰብ የዲሲፕሊን ጉድለት የተፈጸመ መሆኑን አስረድተው የተሠረዘው የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበረራ አገልግሎት እንደገና ተፈቀደ። ፓይላቱ ለጠቡ ጊዜ ወደ ታይዝ እንዳይበሩ በመደረጋቸው ቅሬታ ተሰምቷቸው አቶ አብዱልጃዋድ አገዳውን እንዲያስነሱላቸው ለምነው እንዲገቡ አሰፈቅደውላቸዋል።

ግንቦት 23 ቀን 1959 ዓ.ም (ኤፕሪል 30 ቀን 1967) የመን ውስጥ መሬትን ለመንግሥት በጥቅምት ቀን የታይዝ አይርጥላን ጣቢያ በመዘጋቱ ምንም ዓይነት የሬዲዮ ግንኙነት አልነበረም። አዲስ አበባ የሚገኘው የእሜሪካ ኤምባሲ 120 የሚሆኑ የእሜሪካ ዜጎችን ከየመን ለማስወጣት አንድ ሲ-47 አይርጥላን ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ተከራይቶ አብራሪው ካፕቴን መኩሪያ በሰጠ አሰብ ደርሰው የሬዲዮ ግንኙነት በመጠበቅ አንድ ቀን አደሩ። በማግስቱ ከፍ ብለው እየበረሩ የታይዝን ሚዳ መቆጣጠሪያ በሬዲዮ ያገኙትና ለማረፍ መምጣታቸውን በመግለጽ ከተቆጣጠሪው ጋር ተነታርከው ከተፈቀደላቸው በኋላ አይርጥላትን አሳረፉ። ወዲያው አንድ ሻምበል የግብጽ ወታደሮች ከበዋቸው ሦስቱንም ሠራተኞች ወደ እስር ቤት ወሰዷቸው። በዚህ ጊዜ በወሰን ግጭት ምክንያት የግብጽ ወታደሮች የመንን ለመርዳት አገሪቱ ውስጥ ገብተው እየተቆጣጠሩ ነበር።

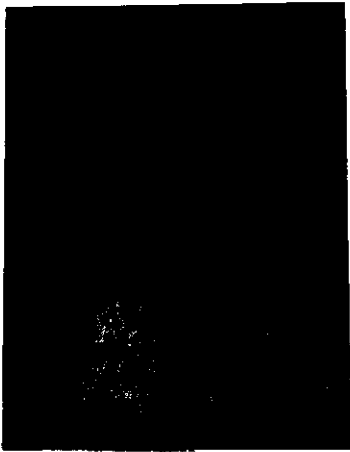
ከወታደሮቹ ስንድ ይሆነው ሱዳናዊ ጠጋ ብሎ ካፕቴን መኩሪያ በምን ምክንያት እንደዚህ ያለ እድራት እንደፈጸመ ጠይቋቸው። ካፕቴንም "እዚህ ያረፍኩት መንግሥት ወይም አየር መንገድ አዘውኝ ሳይሆን ኃላፊነቱን በግሌ ወስጆ ያደረግሁት ነው። የንግድ ድርጅት እንደ

መሆናችን ለትርፍ የምንሠራ ስለሆነ የእሜሪካ ዜጎች የሆኑትን መንገደኞች ሁሉ ከታይዝ ለማውጣት ስለሆነ ይህን ለማድረግ እንድትል አስፈቅድልኝ» ይሉታል። በዚህ ሁኔታ ፍላጎታቸውን ለተሰበሰቡት እያስረዱ ሳለ ቀደም ሲል ወደ ታይዝ አዘውትረው በሚበሩበት ጊዜ የሚያውቁት የየመን ኩሎኔል ከታሰሩበት ቤት ደረሱ። ወዲያው ስለኒህ ኩሎኔል "የመን ውስጥ ያሉትን የእሜሪካ ዜጋዎች ለማውጣት ይፈቀድልኝ" የሚል ማመልከቻ ጽፈው ሰጧቸውና ወዲያው የመኖቹ ፍርድ ቤት አቋቁመው ጉዳዩን በመመልከት ፈቀዱላቸው።

ከዚህ በኋላ በመጀመሪያው በረራ ግራና ቀኝ ባለው የወታደር መቀመጫ ላይ ብቻ ሳይሆን ወለሱን ጭምር ሞልተው ተነሱ። አራት በረራዎች ወደ ታይዝ አንድ ወደ "ሰንእ" በማድረግ 120 መንገደኞችን በሰላም አስወጡ። ለዚህ አድራጎታቸው በጊዜው የእሜሪካ አምባሳደር የነበሩት ሚስተር ኮሪ በመንግሥታቸው ስም ለካፕቴን መኩሪያ የእጅ ሰዓትና ለሁለቱ የሥራ ኃይሎቻቸው ሌላ የማስታወሻ ስጦታ አበርክተዋል።

ከ1952 ዓ.ም የኮንጎ አለመረጋጋት ጀምሮ የአየር ክልሉ በተዘጋበት ጊዜ፣ 28 የሚሆኑ እሜሪካውያን አፍሪካን ከምዕራብ ወደ ምሥራቅ በየብስ ለመጎብኘት ከምዕራብ አፍሪካ ጀምረው የካሜሩን ሁለተኛ ዋና ከተማ ከሆነችው ዱዋላ ሲደርሱ በነበራቸው የጉዞ ጥላን መሠረት ወደ ኮንጎ ለመቀጠል አልቻሉም። በዚህ ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወደ ካሜሩን መደበኛ በረራ አልነበረውም። ለ"ነፍስ አድን" ፕሮግራም ከእሜሪካ ኤምባሲ ለኢትዮጵያ አየር መንገድ በቀረበው ጥያቄ መሠረት፣ አንድ ዲሲ-3 ከአዲስ አበባ ተነስቶ ሱዳን ውስጥ ጃባ ከሚባለው ከተማ ነጻጅ ሞልቶ ቀኑን በሙሉ በረራው ከተከለከለው አየር ክልል እንዳይገባ በሌሎች ከተማዎች ላይ በመብረር ወደማታ ዱዋላ ደርሶ በማግስቱ ወደ ኢንቴሌ ወሰዷቸዋል። በዚህ ቀን ነበረ የኢትዮጵያ ወታደሮች ሰላም ለማስጠበቅ በነበሩን ዲሲ-3 በሙሉ ተመላልሰው በኢንቴሌ በኩል ወደ ኮንጎ የዘመቱት።

ሌላው፣ «ካቶሊካውያት (ቤት) መነኩሳት በኮንጎ ጦርነት ምክንያት ተደፍረዋል» ተብሎ በዓለም የዜና ማሰራጫዎች በተነገረበት ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ አንድ ዲሲ-60 አይርጥላን አቅርቦ ወደ ሳይፕሪስ 60 የሚሆኑትን በሰላም አድርጏል። በእነዚህ ከላይ በተጠቀሱት ሁለት በረራዎች የዚህ መጽሐፍ ደራሲ አብራሪ ስለነበረ፣ ችግር ላይ ወድቀው ያዘኑ ሰዎች ወደ ተስፋ መቀረጥ ደርሰው ነፃ ወደሆነው ዓለም ሲቀላቀሉ ያሳዩት የደስታ አገላለጽ አይረሳውም።



ካፕቲቭ ስራ

የሰሜን የመን (የታይዝ) መሬትን መንግሥት በተደረገ በሁለት ዓመቱ ከሳውዲ አረቢያ መንግሥት ጋር የነበራቸው የወሰን ግጭት አልቆ የመንን ለመርዳት የመጡትም የግብጽ ወታደሮች ወደ ሀገራቸው ከተመለሱ በኋላ የመን መንግሥት የአየር ትራንስፖርት ችግር አጋጥሞታል። የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሁለት ዲ.ሲ-3 አይርፕላኖች በየመን አየር መንገድ ቀለም ቀብቶ ጠቅላላውን የአየር አገልግሎት እንዲወስድ ተጠየቀ። በኢትዮጵያ መንግሥት በኩል ይህ ጥያቄ ተፈጻሚነት ካለው በሁለቱ ሀገሮች መሀል የተሻለ ወዳጅነት ይፈጥራል በማለት ጥያቄውን በጥሩ አስተያየት ተቀበለው።

በኢትዮጵያ አየር መንገድ በኩል የጊዜውን ጥሩ አጋጣሚ በመጠቀም ላለፉት ዘመናት ለየመን መንግሥት ለሰጠው አገልግሎት ገና ያልተከፈለው 200,000 ዶላር ዕዳ ሳይከፈል አገልግሎት አልጀምርም የሚለው ዋናው ምክንያት ሆኖ፤ ከዚህም በላይ የአይርፕላንና የሠራተኛ እጥረት አለብን በሚል ሰበብ ጥያቄውን ገሸሸ አደረገው። የኢትዮጵያ አየር መንገድና የሳውዲ አረቢያ አየር መንገድ ሁለቱንም የሚመሩት ከቲ.ደብልዩ.ኤ. የመጡ አስተዳዳሪዎችና ልዩ ልዩ ሙያ ያላቸው አሜሪካኖች ስለነበሩ ይህ ከየመን መንግሥት የቀረበውን አዲስ ጥያቄ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ደስተናገደ እንደሆነ በእጅ አዙር ቲ.ደብልዩ.ኤ. እንደሠራው እንዳይቆጠርና ከሳውዲ መንግሥት ጋር ያለው ከፍ ያለ የቲ.ደብልዩ.ኤ. ጥቅም እንዳይነካ ጥያቄውን የኢትዮጵያ አየር መንገድ ባለስልጣኖች ያልተቀበሉት በዚህም ምክንያት ሳይሆን አይቀርም።

አገልግሎቱ በተጠየቀው ዐይነት ሳይሆን ወደኋላ የተሸሙት ኢትዮጵያውያን ከየመን አየር መንገድ ጋር ያለውን ግንኙነት ከፍተኛ ደረጃ አድርሰውታል። የቴክኒክ ርዳታ ለመስጠት ኢትዮጵያውያን በበረራና በጥገና እንዲሁም በከፍተኛ ደረጃ የዋና አስተዳዳሪው አማካሪ በመሆን አቶ አሰፋ አምባዩ፣ በሽያጭ አቶ አየላ ወዳጅ፣ በቴክኒክ አቶ አድነው እንደሻው በኋላም አቶ ይርጋ ሰይፋ እንዲሁም በበረራ አፕሪኬሽን መጀመሪያ ካፕቲቭ ዘለቀ ደምሴ ቀጥሎ ካፕቲቭ ሙሉጌታ ሙብርሃቱ ሰብዙ ዓመታት ለየመን አየር መንገድ አገልግለዋል። የሲቪል አቪዬሽን ባለሙያ አቶ በቀለ ሰርቤላ ለየመን ሲቪል አቪዬሽን መሥሪያ ቤት የአማካሪነት ክፍሉን ለመጀመሪያ ርዳታ ሰጥተዋል።

የበረራ መሥሪያ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ በ1957 ዓ. ም. ከአፍሪካ አራተኛው አየር መንገድ በመሆን በየንግድ የአክሲዮን ዕጣ 11% አስገኝቶ ዓመቱን የጨረሰው 2.5 ሚሊዮን ብር አትርፎ ነው። የበረራ መስመሮች ትርፋማነትና አዲስ መስመሮች ለመክፈት የሚደረጉት ጥናቶች ለብዙ ጊዜ የሚከናወኑት ከሽያጭ ክፍል ሆኖ ለድርጅቱ የሚያቀርቡት ሚስተር ሲ. ደብልዩ. ግሪር (C.W. Greer) ነበሩ። ይህ ክፍል በአዲስ መልክ ተጠናክሮ ከሚስተር ጆ ብረሚት ቡድን ከመጣው ጋር አንዱ በመምሪያ ደረጃ የኢንተርናሽናል ግንኙነትና የታሪፍ ኃላፊ ሆነው ሚስተር ራዮን ተሾሙ። በብራውንስታይን መሪነት የፕላን ክፍሉ በአዲስ መልክ ተደራጅቶ፤ ልዩ ልዩ ክፍሎችን በጥራት በመከታተል የሠራተኛ አስተዳደር ክፍሉ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ የመምሪያ ኃላፊ አቶ መኮሪያ ወርቁ ሆኑ። በዚህ መምሪያ የሠራተኛ ጉዳይ ክፍል ማኖጀር ሆነው የተቀጠሩት አቶ ሐጎስ ለገሰ በዚህ ሥራ ላይ ብዙም ሳይቆዩ ወደ ሽያጭ ክፍል ተዛውረው ከሚስተር ድሬዝነር ጋር የሠሩ ሲሆን በኋላ የማርኬቲንግ መመሪያ ኃላፊ ሆነው ተሾመዋል።

ከዚያም ለዕድገት ለታጩት ኢትዮጵያውያን የደረጃ መለኪያ ፈተና ተሰጥቶ ትምህርት ለሚያስፈልጋቸው ፕሮግራም ተዘጋጅላቸው። በታውን ወዲያው ለመያዝ ለሚችሉት ዕድገቱ ተሰጣቸው። የአፕሪኬሽን መሪ ካፕቲቭ ዓለማየሁ ሆኑ። በቴክኒክ ክፍሉም ሚስተር ዳርጌ፣ የኢትዮጵያውያን ጋር ጥብቅ ግንኙነት ፈጥረው በኃላፊነት ቦታ ማስተመጠን ተያያዙት።



ԿԻՏԵՆ ՍՈՒՆԸՔ ՈՒՄ

ሚስተር ዳርጌ የመምሪያ ኃላፊዎች ይኖሩበት ከነበረው ቅጥር ግቢ ከሚገኘው መኖሪያ ቤታቸው ለክፍል ኃላፊዎች (አብዛኛዎቹ ኢትዮ ጽያውያን ናቸው) የራት ግብዣ ያደርጉ ነበር። ይህ ከሥራ ውጭ የመቀራረብና አብሮ የመወያየት ዘዴ የመጀመሪያ ሆኖ አርአያነታቸውን ሌሎች አሜሪካውያን የመምሪያ ኃላፊዎች ተከትለውት፤ ከሥራ ውጭ ከቤታቸው እየጋበዙ ከኢትዮጵያውያን ጋር በመዝናናት ለመቀራረብ አስችሏቸዋል።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አድማስ በየአቅጣጫው እየተሰፋፋ የሄደው የበረራ መስመሮችን በመጨመር ነበር። ሚስተር ጆ ራዩን እያንዳንዱን የአፍሪካ ከተማ በመጎብኘትና የአፍሪካ አየር መንገዶችን በሀብረት ለማሳደግ ትልቅ ሚና ተጫውተዋል። በዚህ ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የነበረው ዓላማ እንደሚከተለው ነበረ፡-

1. ወደ አውሮፓ ዋና ከተማዎች መስመር ማሰራጨ፤
 2. በቀደምትነት በጭነት (ካርጎ) በረራ መርነቱን ለመያዝ፤ በተለይ በምሥራቅ አፍሪካ አካባቢ ገበያ ለማተኮር ቤይሩት በተቃጠለው ቢ-720 ምትክ ከሚገዛው ቢ-707 ሌላ በተጨማሪ አንድ ቢ-707 እንዲገዛ፤
 3. ወደ ምዕራብ አፍሪካ በረራዎችን መጨመር። በዚህ መስመር ወደ ምዕራብ አፍሪካ ከሚበሩት አየር መንገዶች ጋር በሽርክና ለመሥራት መሞከር፤
 4. በተጨማሪ ወደ ሌሎች የአፍሪካ ከተማዎች መስመር መዘርጋት፤
 5. ወደ መካከለኛው ምሥራቅና ወደ እስያ የሚበሩትን መስመሮች ማሻሻል፤
- በዚህ ጊዜ መፍትሄ የሚያስፈልጋቸው የአየር መንገዱ ችግሮች፡-

1. ሁለቱ አይርፕላን ማረፊያዎች (አዲስ አበባና አሥመራ) በማንኛውም ዓይነት አየር ሁኔታ ለማሳረፍ እንዲያስችሉ አስፈላጊ መሣሪያዎች እንዲኖራቸውና 24 ሰዓት ለመጠቀም እንዲቻል አስፈላጊ የሆኑት መብራቶችና መሣሪያዎች እንዲገባላቸው፤
2. በቀን የ24 ሰዓት አገልግሎት ለመስጠት ለተጨማሪ ሠራተኞችም አስፈላጊ ሥልጠናዎች እንዲሰጥ፤ (ሲቪል አቪዬሽን)

3. በሁለቱ ከተማዎች የሚገኙት ሜዳዎች የሚያስፈልገው ርዝማኔ ተጨምሮላቸው አዲስ የተገዙት ጆት አይርፕላኖች ለማግኘት የሚችሉትን የጭነት ክብደት እንዲሻሻል ማድረግ ነበር።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሌሎች የአፍሪካ አየር መንገዶችን ማለትም ኢስት አፍሪካን አየር ዌይስና ጋና አየር ዌይስን በማስተባበር ወደ ምዕራብ አፍሪካ የሚያደርገውን በረራ በሽርክና ለመሥራትና ለመንገደኛው የተሻለ አገልግሎት ለመስጠት እንዲቻል አቀራረብው ነበር። በዚህ ጊዜ አዲስ አበባ ይገኙ የነበሩት የአሜሪካ አምባሳደር ሚስተር ኮሪ ተባብሮ የመሥራቱ ጅምር ስለሰጠታቸው፤ አሜሪካ ለአፍሪካ ከምትሰጠው ርዳታ ለአየር መንገዶች ተባብሮ መሥራት እንዲጠቀሙበት ሐሳብ ያቀረቡት በዚህ ጊዜ ነበር። አምባሳደሩ «የአፍሪካ አየር መንገዶች በየሁለት አካባቢያቸውን አሳድገው የኢትዮጵያ አየር መንገድ በሚያራምደው ዓይነት አገጥሮ አቀፍ በረራ በሽርክና አስተባብሮ ለማሠራት ከተቻለ፤ አሜሪካ በዓለም አቀፍ ደረጃ ለምታደርገው በረራ ይጠቅማታል» የሚል አስተያየት በጽሑፍ ለውጭ ጉዳይ ሚኒስቴራቸው አቅርበዋል።

ሚስተር ራዩን የአፍሪካ አየር መንገዶችን ለማስተባበር በየሀገሩ ዋና ከተማዎች በሚዘዋወሩበት ጊዜ የኢንተርናሽናል ግንኙነት መምሪያን በተለይ ከዓለም አቀፍ አየር መንገዶች ማጎበር የነበረውን የታሪፍ ስምምነት በመወከል የሚመሩት አቶ ሀይሉ ሞላ ነበሩ። በዚህ ጊዜ የሽያጭ ክፍል ኃላፊ የነበሩት ሚስተር ድሬዝነር ለአስተዳዳሪው «አየር መንገዶች ማጎበር ጋር በስምምነት የሚመጣውን ታሪፍ ለመሸጥ አልቻልንም» የሚል ስምታ በሚስተር ራዩን ላይ በየጊዜው ያቀርቡ ነበር። አቶ ሀይሉ ወደ ጎላው ዘመን የሽያጭ ክፍል መምሪያ ኃላፊ ለመሆን የበቁት፤ ከማንኛውም የአየር መንገድ የሥራ ክፍሎች ሳይገቡና ልምድ ሳይኖራቸው፤ ይህን ሥራ ጠንቅቀው በማወቃቸው ነው።

የአፍሪካ አየር መንገድ ማጎበር እንደተቋቋመ ዓመታዊ መደበኛ ስብሰባውን ግብጽ ዋና ከተማ ካይሮ ላይ ሲያደርግ የተሰበሰቡት መሪዎች ከሚስተር ብረሚት በቀር ሁሉም አፍሪካውያን ነበሩ። የቲ. ደብልዩ.ኤ. ሠራተኛ ሆነው ኢትዮጵያ አየር መንገድን ይወክሉ እንጂ ከኢትዮጵያ ፖለቲካ ጋር ምንም ግንኙነት የላቸውም። ሌሎቹ የአፍሪካ አየር መንገድ መሪዎች ግን በየሀገራቸው በሥልጣን ላይ ባለው መንግሥት የተሾሙ የፖለቲካው አመራር አባል ናቸው። የኢትዮጵያ አየር መንገድና የሌሎች አፍሪካ አየር መንገዶች ልዩነት ከዚህ ላይ

ነው። የዋና አስተዳዳሪውን ቦታ ይዞ ለመምራት ከስር ጀምሮ በልዩ ልዩ ክፍሎች በሠራተኝነትና በአሠሪነት ማለፍ ጠቃሚ መሆኑን ኢትዮጵያውያንም ተገንዝበውታል።



ኩሎኔል ሥምረት መድኅኒ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ ዋና አስተዳዳሪ

ኢትዮጵያውያን አየር መንገዱን በኃላፊነት ሲመሩት

ከመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ ዋና አስተዳዳሪ ከኩሎኔል ሥምረት መድኅኒ ጀምሮ የተሾሙት የአየር መንገዱ ሀላፊዎች ሥልጣን በየዘቡ በት ጊዜ ያከናወኗቸውን ተግባራት በዝርዝር ለማቅረብ ሰፊ ጥናትና ጊዜ ስለሚጠይቅ ለሌላ ተራኪ በመተው ከዚህ መጽሐፍ ዓለማ ጋር የሚገናኙትን መጥቀስ በቂ ይሆናል።

ኩሎኔል ሥምረት ከመሾማቸው ቀደም ሲል የሲቪል አቭዩሽን ስታቲስቲክስ እንደሚያመለክተው፤ ወደ አዲስ አበባና ለሥመራ በየዓመቱ የሚገቡት መንገኞች ብዛት ወደ 200,000 ደርሶ የነበረው በ1969 ወደ 250,000 ከፍ ብሏል።

ባለፉት ሦስት ዓመታት የተገኘው ውጤት የሚያበረታታ በመሆኑ አየር መንገዱ እንደ 747ቱ ዓይነት ሰፊ አይሮፕላኖች እንዲገዛ የታሰበበትና አገሪቱ ውስጥ የሚገኙት ታሪካዊ ቦታዎች አካባቢም ትልልቅ ሆቴሎችና የአይሮፕላን ማረፊያዎች እንዲሻሻሉና አዲሶችም እንዲሠሩ ብድሩ ተገኝቶ በሥራ ለመተርጎም የተጀመረበት ጊዜ ነበር። ቀደም ሲል እንደተጠቀሰው ኢትዮጵያውያንን በኃላፊነት ቦታ ለማስቀመጥ ድርጅቱ በሙሉ ልብ የተነሳሳበት ጊዜ ነበር። በየለበት አይሮፕላኖቻችንን በማከራየት ገቢያችንም ከፍ ያለበት ጊዜ ነበር። ለአየር መንገዱ በአጠቃላይ አነጋገር ወርቃማ ጊዜ ነበር ለማለት ይቻላል። ወደ ኢትዮጵያ ይገባ የነበረው አገር ኅብኚ ቁጥር በከፍተኛ ቁጥር እያደገ የሄደበት ሌላም ምክንያት ነበረው። ይኸውም የኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት መንግሥት በጠቅላይ ሚኒስትሩ ስር የቱሪዝም ማስፋፊያ ሲያቋቁም አቶ ኃብተሥላሴ ታፈሶ የቱሪዝም ሚኒስትር ሆነው መመሪ ጣቸው ጠቱ አዳዲስ ያስተዋወቁቸው ፕሮግራሞች ነበሩ። ከነዚህም አንዱ ዓለም አቀፍ ንግድ ኤክስፖዚሽን ላይ መታየት የጀመረው የኢትዮጵያ ቡና የአቀራረብ ሥርአት ነው። የዓለም አቀፍ ቱሪስት ድርጅት ጠቅላላ ዓመታዊ ስብሰባ ግሪክ አገር አቱና ላይ ባደረገበት ጊዜ አቶ ኃብተሥላሴ የበዓሉ መሰብሰቢያ ከነበረው ሒልተን ቅጥር ግቢ ውስጥ ሠራተኞቹና ቀርከው ከባላገር አቱንስ ድረስ እንዲጓጓዝ አድርገው በትላልቅ የሲዳማ ጎጆዎች ዓይነት ሁለት ሰፋፊ የቡና መሽጪያ አዳራሽ አሠሩ። የዚህ መጽሐፍ ደራሲ በዚህ ጊዜ በሥራ ምክንያት ከተማው ውስጥ ይገኝ ስለነበረ እነዚህ ተወዳጅ ቡና ቤቶች ውስጥ በብዛት ይገኙ የነበሩትን የየሀገሩን የቱሪስት መሪዎች ከማየቱም በላይ ከአሜሪካ ከመጡት የአፍሪካ ተወካይ ከሆኑት አንዱ



ዙሉ-ኔል ሥምረት መደ-ገኔ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ ዋና አስተዳዳሪ

አሜሪካዊ፣ በአማራ የሀገር ጥበብ ልብስ ያሸበረቁት የጎጆዎቹ አራት ሠራተኞች ከተቀመጡበት ድረስ ሂደው እንዲያስተረጉምላቸው ይጠይቁታል።

የአሜሪካዊው ጥያቄ "ከዓላገር በቀጥታ እነዚህን ጎጆዎች ለመሥራት ለመጀመሪያ ጊዜ በአይርፕላን ተሳፍራችሁ አቴና ድረስ መምጣታችሁና እዚህ ሒልተን ሆቴል ማረፊችሁ ተነግሮኛል። ለመሆኑ ከሠለጠነው ዓለም ከአያችሁት ያስደነቃችሁ ምንድነው?" የሚል ነበር። ከአራቱ አንደኛው እንዲህ ብለው መለሱ «ከሀገሪ ከወጣሁ ከአንድ ሳምንት ጀምሮ ከድንጋይ በቀር የማየው ነገር የለም። ለምለሚና በአረንጓዴ ያጌጠቸው አገሪና የቤቴ አካባቢ ነው የናፈቀኝ።» ይበሉልኝ ያሉት አሜሪካዊ የሆኑትን ብቻ ሳይሆን አስተርጓሚውንም አስደንቋል።

ኢትዮጵያውያን በከፍተኛ ኃላፊነት ላይ በመሾማቸው የብዙ ጊዜ የሠራተኛው ጉጉት የነበረው በመሟላቱ ሁሉን አስደስቷል። በዚህ ጊዜ አየር መንገዱ ላቀደው የሥራ ፕሮግራም ተጨማሪ ሦስት የሠሩ ቦይንግ 720ቢ አይርፕላኖች አሜሪካ ከሚገኘው ኮንቲኔንታል አየር መንገድ መግዛት አስፈለገው። በጥሩ ዋጋ የተገዙት አይርፕላኖች ከነምስለ በረራው ስለነበረ ለፓይለት ሥልጠና ወደ ውጭ አገር መሄዱ ስለቀረ የነበረውን ወጪ ቀንሷል። ምስለ በረራውን ለማደስና በየጊዜውም ለመንከባከብ እንዲቻል ኩቴክኒክ ክፍል በኤሌክትሮኒክስ ከተሰማሩት መሀል በፈተና አወዳድሮ ለተጨማሪ ስልጠና አሥር የሚሆኑት ወደ አሜሪካ ተላኩ። የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ጉዳዩ ይመለከተው ስለነበረ፤ ከአቶ ጃተኒ ሙዳ ባገኘው ርዳታ ቤቱን ለማሠራትና መሣሪያውን ተረክቦ አስፈላጊ የበረራ ሙከራዎችን በማስመሰል ልዩ ልዩ የአደጋ ሁኔታዎችን ለማስተማር መቻሉን ከሌሎች አብራሪዎች ጋር ሙከራ ተደርጎ ማሟላቱ ተመርምሮ፣ የሲቪል አቪዩሽን መሥሪያ ቤት ባለስልጣን ይህንኑ አረጋግጦ እስከ በረራው በሥራ ላይ ውሏል። መሣሪያው ያገለገለ ስለነበረ አልፎ አልፎ ብልሽት ያጋጥመው ነበር። በየዙጡ ሥራ ላይ ኃላፊነትን የወሰዱት አቶ አያሌው ወልዴ ከነጻይቻቸው ረጅም ሰዓት በመሥራት ችግሮችን እየተወጡ ወደ ውጭ ለስልጠና ሳንልክ ፕሮግራሞችን ለማሟላት ችለናል።

ከኮንቲኔንታል አየር መንገድ የተገዙት ከኛዎቹ ቀደም ብለው የተፈ በረከ ስለነበረ ደረጃውን ከፍ አድርጎ ከሌሎቹ ጋር ተመሳሳይ ለማድረግ የቴክኒክ ክፍሉ በርብርቦሽ የሥራ ፕላን በማዘጋጀት በአጭር ጊዜ ውስጥ እንዲበሩ አድርጓል። የቴክኒክ መምሪያ ዲፔክ (D-CHECK) የሚባለውን ከፍተኛ የአይርፕላን ፍተሻና እዳ በብዛት ስለሠራ

የሠራተኞቹን ሙያ ለማዳበር ችሏል። ከሌሎች አገሮች ወደ ኢትዮጵያ እየመጡ የሚታደሱት አይርፕላኖች ቁጥርም ከፍ እያለ ሄደ። ነገር ግን አገራችን ውስጥ የተፈጠረው አሰመረጋጋትና የመንግሥት ለውጥ የመንገደኛውን ቁጥር በጣም ቀነሰው። በኩሎኔል ሥምረት ዋና አስተዳዳሪነት እነዚህ አይርፕላኖች፣ ለሳኦዲ አረቢያና ለኢራን አየር መንገድ ከነሠራተኛው አከራይተው ሁለቱ አየር መንገዶች የመስመር በረራዎች ላይ አገልግለዋል። በዚህ አሠራር ድርጅቱ በመደበኛ በረራው ከውጭ አገር ጎብኚዎች መቀነስ ያጋጠመውን የገቢ እጥረት ለማካካስ ችሏል።

በዚህ አስተዳደር ነበር ለመጀመሪያ ጊዜ ከምዕራብ በኩል በሚወገኑት አገሮች አንዷ የሆነችው ኢትዮጵያ፣ አየር መንገዷ ወደ ሻንግሀይ በየካቲት 14 ቀን 1965 ዓ.ም. በሚቀጥለው ዓመት ደግሞ ጥቅምት 28 ቀን ወደ ፔኪንግ ቻይና መስመር የከፈተው። ለዚህም አገልግሎት በቀዳሚነቱ፣ ከዓለም ቱሪስት ድርጅት የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሽልማት አግኝቷል። ለዚህ መስመር ተስማሚ የሆነው ቦይንግ 720ቢ አይርፕላን የተመደበው ከቦምቤይ እስከ ሻንግሀይና ፔኪንግ ረጅም የሆነውን ርቀት በቂ ነዳጅ ይዞ ደህና ከብደት ለማንሳት በመቻሉ ነው።

ለመጀመሪያው ዋና አስተዳዳሪ በአማካሪነት ደረጃ እንዲያገለግሉ የተሰ የሙት ሚስተር ዊልሰን፣ ኩሎኔል ሥምረት ሚኒስትርነት ተሾመው ወደ መንግሥት ሥራ ሲዘዋወሩ አዲስ ለተሾሙት የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ ጠቃሚ የመሸጋገሪያ ድልድይ ነበሩ። ብዙም ሳይቆዩ አሜሪካኖች ተጠቃለው ከሀገር ሲወጡ አብረው ሄደዋል። ይህ የሚያሳየን አየር መንገዱ ውስጥ በየጊዜው የሚከሰቱት ሁኔታዎች፣ በተፈለገበት ጊዜ አስፈላጊውን ሰው ከየት መጣ ሳይባል ከተፍ ማለቱ ነው።

የውጭ ሀገር ፓይለቶች በመቀጠራቸው የተነሣው ውዝግብ

ከላይ እንደተጠቀሰው በኩሎኔል ሥምረት የሚመራው አስተዳደር ከኮንቲኔንታል አየር መንገድ የተገዙት ሦስት ቦይንግ 720ቢ አይርፕላኖች፣ አየር መንገዱ ለነበሩት የበረራ መስመሮች ወቅታዊ በመሆናቸው ተስማሚነታቸው ተረጋግጦ በተገኘው አጋጣሚ በመጠቀም ወዲያው በሥራ ላይ አውሏል። ነገር ሰነና ሰኞ የሆነው፣ በአብዮቱ ምክንያት አሜሪካውያን ፓይለቶች ከአንዱ (ካፕቴን ሮበርት ሙን ለአፕሪል) ክፍል በአማካሪነት ቆይተው ኢትዮጵያውያን እንዲመሩት

ጠቃሚ ተሳትፎ አድርገዋል።) በስተቀር ተጠቃልለው ከኢትዮጵያ በመውጣታቸው የነበረው የበረራ ሥራ ጫና ኢትዮጵያውያን ፓይላቶች ላይ አረፈ። ከነበሩት አይርፕላኖች ሌላ ሦስት ተጨምረው አዲስ የሠለጠኑ ፓይላቶችንም ጨምሮ የወታደራዊ መንግሥት ከሚጠይቀው የበረራ ሰዓት ሌላ ሳውዲ አረቢያና ኢራን ተጨምረው በየለበት የበረራ ጥያቄዎችን ለማስተናገድ ፓይላቶች በወር ቤታቸው የሚያድሩባቸው ቀናት በጣም እነስተኛ ስለነበሩ «አቤት!» አሉ።

ድርጅቱ «የተገኘውን ዕድል የፓይላት እጥረት አይገታውም» በማለት ከሀገር ውጭ ፓይላቶች ቀጥሮ ማሠልጠን ጀመረ። ፓይላቶች ደግሞ በብዙ ተጋድሎ ሁሉን ኢትዮጵያዊ ያደረገውን የፓይላቶች ፕሮግራም መልሰን ለነጮች አንስጥም በሚል ለደርግ ክስ አቀረቡ። ለዚህ የተሰጠው ውሳኔ የተቀጠሩት የውጭ ተወላጆች እንዲሰናበቱ ነበር። ፓይላቶቹ በነበረው ደረጃ፣ በተቻለ አቅም በረራቸውን ቀጥለው አዳዲሶች እንዲያሠልጡና የበረራ ሰዓት ውጥረቱን እንዲያረግቡ ተደርገዋል። ወዲያው አስታራቂ ኮሚቴ ተሰይሞ የፓይላቶችና አስተናጋጆች የሥራ ሁኔታ ከድርጅቱ ጋር አደራድሮ ከዋናው የሠራተኛ ማኅበር ኅብረት ስምምነት ጋር በአንድነት እንዲሠራበት አስማማ።

ጄኔራል ታፈሰ አያሌው የኢትዮጵያ አየር ኃይል የትምህርት ክፍሉ ዲሬክተር ሆነው ወደ አካዳሚ ደረጃ እስከደረሰበት ጊዜ ድረስ አገልግለዋል። በጃንሆይ መንግሥት በሚሊተሪ አታቼነት ተሹመው ወደ ሱዳን ሄደው በለውጡ ዘመን የተመለሱ ናቸው። ከዚያም በወታደራዊው መንግሥት የሲቪል አቭዩሽን አስተዳዳሪ ሆነው ለጥቂት ጊዜ ካገለገሉ በኋላ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ዋና አስተዳዳሪ ሆነው ተሾሙ። በአቪዩሽን መስክ የተሠማሩት ኢ.ኤ.አ. በ1947 አየር ኃይል ሲቀጠሩ ሲሆን ሰፊ የአቪዩሽን ልምድ ያካበቱ ስለሆነ በመጀመሪያ የአየር መንገዱን የትምህርት ክፍል ወደ መምሪያ ደረጃ ከፍ አደረጉት። ቀደም ብሎ የተጀመረው የፓይላቶችና የቴክኒሻኖችም ትምህርት ተስፋፋ።

በዚያን ጊዜ በዓለም ላይ አትራፊ ሆነው የተገኙት ቢ-727 አይርፕላኖች ሦስት ተገዙ። በወታደራዊው መንግሥት የተፈለገው የሶቪዬት አይርፕላኖች እንዲገዙ ነበር። በመጀመሪያ ደረጃ ለኢትዮጵያ አየር መንገድ በረራ መስመሮች ተስማሚነታቸውንና አትራፊነታቸውን ለማወቅ የሚያስችሉ የቴክኒክ መስፈርትና አሐዞች ከሶቪዬት ፋብሪካ ሊቀርቡ አልቻሉም። የሜትር አሐዞች ወደ ሆነው ወደ ሶቪዬት የምድብ ደረጃ ምዕራባዊ የሆነውን የአየር መንገድ ደረጃ በሙሉ ስለሚለውጠው፣ ያሉንን መሣሪያዎች ከጥቅም ውጭ ያደርጋል። በተጨማሪ ለሠራተኞቹ የሚደረገው የቴክኖሎጂ ለውጥና የመሣሪያ

ግዢ ከባድ ወጪ ስለሚያስከትል፣ ድርጅቱ «አንገሣም» ብሎ ሽንጡን ገትሮ ተከራከረ። አንድ እንኳን ይገዛ ተብሎ ከባለሥልጣኖቹ የቀረበውን ጥያቄ አልቀበልም አለ። ቢ-727 አይርፕላኖች የኢትዮጵያ አየር መንገድ መስመሮችን ለማስፋፋት፣ በተለይ ለአፍሪካና ለአካባቢ አገሮች በጣሙን ጠቅመው አልፈዋል።

የነዳጅ አምራች አገሮች ማኅበር (አፔክ) ባደረገው ከፍተኛ የነዳጅ ዋጋ ጭማሪ ገበያው ቀዝቅዞ ለነዳጅ የሚከፈለው የታጣው በዚህ ጊዜ ነበር። የዲ.ሲ-3 መለወጫ እንዲሆኑ የዶተሽላንድ ትዊን ኦተር ዳቪ-6 ለመግዛት ድርድር የተጀመረውም በዚህ ወቅት ነው።

ሠራተኛው ከአሜሪካውያን አስተዳደር ለብዙ ዘመናት በተጋድሎ ያገኘውንና ያካበተውን የሥራ ልምድና ዘይቤ ተከትሎ አሠራሩ እንዲሄድ የሚፈልጉና ጄኔራሉ አየር መንገድ ውስጥ ከስር ጀምረው ስላላደጉ የውጭ ሰው አድርገው በሚመለከቱ አንዳንድ ሰዎች አለመግባባት የተፈጠረ ሲሆን፣ በሳቸውም በኩል ደግሞ ከነበረው የአሠራር ልምድ ውጭ አንዳንድ ጉዳዮች በመወሰናቸው አለመግባባቱን አባብሶት ነበር። ሆኖም ሠራተኛው ከወታደራዊው መንግሥት ጋር የነበረውን አለመግባባት ጄኔራል ታፈሰ በሚገባ ተከላክለውለታል።

ለሌሎች አየር መንገዶች የተሰጠ ድጋፍ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞቹን ወደ ውጭ እየላከ የቴክኒክ ርዳታ መስጠት የጀመረው አቶ አድነው እንደሻው ወደ ኤደን ሲላኩ ነው። የደቡብ የመን አየር መንገድ አልባምዳ አንድ አሮጌ 720-ቢ አይርፕላኑ ላይ የተጠራቀሙ ብልሽቶች እንዲሠሩለት በ1968 ዓ. ም. ወደ አዲስ አበባ ይልካል። ከዚህ በፊት አይርፕላኑ የሚሠራው ፓኪስታን አየር መንገድ ነበር። ፓይላቱ በዕድሜ ገፋ ያሉ ፓኪስታንያዊ ሲሆኑ በትንንሽ አይርፕላን ከሠለጠኑት የመናውያን ረዳቶቻቸው ጋር በዚህ አሮጌ አይርፕላን ብዙ በረራዎች አካሂደዋል። እኚህ ሰው ሕይወታቸውን የሚያላልፉት በሙሉ አይርፕላኑ ላይ ነበረ ለማለት ይቻላል። ረዳቶቻቸውን በመለዋወጥ ረጅም በረራዎች ያደርጉና እረፍታቸውን የሚወስዱት አይርፕላን ላይ ነበር። ተጨማሪ ፓይላት ያላስፈልጋቸው ምክንያት የትርፍ ሰዓት በረራውን በሙሉ እሳቸው ብቻ እንዲከፈሉ በመፈለጋቸው ነው ይባላል።

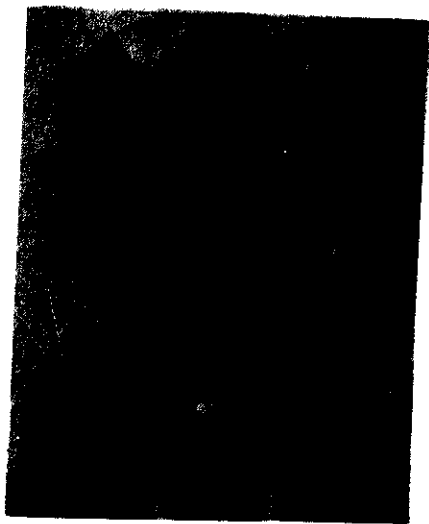
አይርፕላኑ ብዙ ሥራ ስለነበረው በሚከፋፈሉት ጊዜ፤ የዝገት ምልክት በያለበት ያሳይ ስለነበረ ከማሠራቱ ይልቅ፤ በሚያስከትለው ወጪ የተሻለ የሥራ አይርፕላን ለመግዛት ይቻላል የሚለውን ምክር የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ የነበሩት ሚስተር አልዋኒ አልተቀበሉትም። አገልግሎት ሰጥቶ እንዳበቃ አሮጌ ግመል ተጥሎ እንዳይወድቅ፤ በሰሜት ብቻ መሠራት አለበት አሉ።

አንድ የእንግሊዝ የሲቪል አቪዬሽን ባለሥልጣን በዚህ ጊዜ የአየር መንገዱን የጥገና መምሪያ ዓመታዊ ምርመራ ለማድረግ መጥተው ሳለ በአካባቢው ተገኝተው አይርፕላኑን ከተመለከቱት በኋላ "መንገደኛ ማብረር ቀርቶ በሀገሪ ላይ እየበረረ እንዲያልፍ አልፏቸዋል" ነበረ ያሉት። ይህ አይርፕላን በዋናው ሥራ አስኪያጅ ጥያቄ መሠረት ይታደሳል። አልዋኒም ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ጋር በመስማማት ሁለት ፓይሎቶች (አንደኛው የአፕሪል ጋላፊ፣ ሁለተኛው አስተማሪ)፣ አንድ የበረራ መሀንዲስና ሁለት መካኒኮች አልዋኒም ተመድበው እንዲሠሩ ኮንትራት ተፈረመ። የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአይርፕላኑ ምስላ-በረራ ስለነበረው የፓይሎቶቹ ሥልጠና ፓኪስታን መሆኑ ቀርቶ አዲስ አበባ ሆነ። የአየር መንገዱ አስተዳዳሪም ሥልጠና ተስጥቷቸው ረዳት አብራሪ ሆኑ። የደቡብ የመን አየር መንገድ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ጋር ባደረገው የሥራ ትብብር መጠቀሙን የተመለከቱት የሰሜን "የመኒያ አየር መንገድ" የአፕሪል ጋላፊ ሁለት ፓይሎቶች እንዲሰጣቸው ጠየቁ። እሳቸውም የአፕሪል ጋላፊን ሥራ የሚረዳቸው ይፈልጉ ስለነበረ ካፕቲን ዘለቀ ደምሴ ረዳታቸው ካፕቲን ላቀው ወልደ ማርያም አስተማሪ ሆኑ። የቴክኒኩን ሥራም ለኢትዮጵያውያን ሰጡ። ሦስተኛ የበረራ አስተማሪም ተልኮላቸው አዲስ ፓይሎቶችም ወደ በረራ ትምህርት ቤታችን እየተላኩ መሰልጠን ጀመሩ። የሲቪል አቪዬሽን መምሪያ ቤታቸው ከኢትዮጵያ ሲቪል አቪዬሽን አማካሪ ስለጠየቀ አቶ በቀለ ሰርቤሳ ተልከው መሠሪያ ቤቱን አደራጅተዋል። በዚህ ጊዜ አካባቢ የዩጋንዳ አየር መንገድ ሥልጠናውን ወደ ኢትዮጵያ አየር መንገድ ለማዛወር ጠይቆ በመደራደር ላይ እያለ የተባበሩት መንግሥታት ተራድኦ ድርጅት ለዩጋንዳ ሲቪል አቪዬሽን አማካሪ እንዲሆኑ ካፕቲን ዓለማየሁ አበበን መረጠ። በመጀመሪያ ወደ ደቡብ የመን በአፕሪል መሪነት ተልከው የነበሩት ካፕቲን ዓለማየሁ ወደ ዩጋንዳ ሲሄዱ ካፕቲን አፈወርቅ ወርቁ የአፕሪል ጋላፊነቱን ተረከቡ። ካፕቲን አፈወርቅ ወደ ሌላ ሥራ ሲሔዱ ካፕቲን መኩንን ገ/ሚካኤል ተተክተው መርተዋል።

ለማንኛውም አየር መንገድ በቴክኒክ መምሪያው ዓለም አቀፋዊ የቴክኒክ አገልግሎት ለመስጠት እንዲያስችለው፤ በዓለም የታወቁት የአሜሪካ፣ እንግሊዝና ፈረንሳይ የሲቪል አቪዬሽን ደረጃ መዳቢዎች የድርጅቱን አቋምና ጥራት፣ በመሣሪያና በሰው ኃይል መርምሮ ለማደስ ይችላሉ

የሚል የምስክር ወረቀት ማግኘት ነበረበት። ይህን ከባድ ፈተና አንድ ጊዜ አሳይተውት የሚታለፍ ሳይሆን እያንዳንዱ ክፍል በሥርዓት መያዙን፣ በሥራም ላይ ያሉት በቂ መቶ እንዳላቸው ለማረጋገጥ ፈቃድ ከሰጡት ሀገሮች የሚላኩትን የመርማሪዎች ጥያቄዎችን መመለስ በሚያቀርቡት ሪፖርትም በያመቱ ደረጃው እንደተጠበቀ ሆኖ የተሟላ መሆኑ መረጋገጥ አለበት።

የአየር መንገዱ ቴክኒክ መምሪያ የድርጅቱን አይርፕላኖች መጠገኑ ብዙ ዓመታት ያስቆጠረ ነው። በመጨረሻም የጀት ሞተርችን ከቅጥር ግቢው ውስጥ ሙሉ በሙሉ መሥራት፤ የአይርፕላኑ ክፍሎች እያንዳንዳቸው ተከፍተው፣ ተመርምረው፣ ታደሰው፣ ብዙዎቹም በበረራ ሰዓት፣ የአገልግሎት ዕድሜ ምክንያት መለወጥ ያለባቸው ተለውጠው፣ እንደገና ተመልሶ የሚገጣጠምበት ደረጃ (ዲፔክ የሚባለው፣ ማለት ከፋብሪካው በስተቀር፣ አይርፕላኑ በአደሳ ደረጃ የሚበታተንበት) በቴክኒክ መምሪያው ይሠራል። አይርፕላን ለሽያጭ ሲቀርብ ዕድሜው የሚቆጠረው ከተፈበረከበት ጊዜ ጀምሮ በሰዓት የሚቆጠር ከዚያም ከላይ የተጠቀሰው ዓይነት ከባድ ምርመራና አድላት አልፎ በአዲስነት የሚሰጠው የአገልግሎት ዘመን ነው። በዚህ ጊዜ ዝገት የተገኘበት ክፍል በሙሉ ይለወጣል። በዚህ ዓይነት የኢትዮጵያ አየር መንገድ ጥገና ክፍል የብዙ አየር መንገዶች አይርፕላኖችን አድሷል።



ደገፊ ታሪክ ለያለው ለሌሎች አየር መንገዶች የሰው ኃይልና ቴክኒክ እርዳታ መስጠት የጀመሩት አስተዳዳሪ



ደጌራል ታሪክ አያሌው ለሌሎች አዋር መንገዶች የሰው ኃይልና ቴክኒክ እርዳታ መስጠት የጀመሩት አስተዳዳሪ

ይህ የሥራ ጥራት መሣሪያውና ርዳታው ከሚገኝበት ዋናው መሥሪያ ቤት ብቻ ሳይሆን የሠራተኛው የግል ችሎታ ከፍተኛ ያለ መሆኑን የሚያሳዩው እንደሚከተለው ቀርቧል። «የኩንትራት አድሚኒስትሬሽን» ተብሎ የኢትዮጵያ አየር መንገድን ልዩ ልዩ አገልግሎት በየሀገሩ እየዞረ ከሚሸጠው ሌላ፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለራሱ አገልግሎት በሳምንት ውስጥ ደጋግሞ ወደሚበርበት ጣቢያ በመጀመሪያ እንደ ቴክኒሻን ያዛውራል። አስፈላጊ የሆኑትን ጥገናዎች እየሠራ አይሮፕላኖቹን በሰዓቱ እንደሚያስተናግድ የሚመለከቱ የሌሎች አየር መንገድ ወኪሎች፤ ለራሳቸው አይሮፕላኖች በራሳቸው በኩንትራት መልክ አገልግሎት እንዲሰጧቸው እየጠየቁ ስምምነቱን ዋናው መሥሪያ ቤት ይዋዋላል። የዚህ ዓይነቱ የውጭ አየር መንገዶች አይሮፕላኖችን ማስተናገድ እየጨመረ ሄዶ፤ ከአንድ አልፎ እስከ አምስት ቴክኒሻኖች ያስፈለገው ጣቢያ ነበር። በዚህ አገልግሎት ዝናቸው በልዩ ልዩ አየር መንገዶች ይነገርላቸው የነበሩት የሶምሌይ ጣቢያ ታይና ካሃይ፤ ሮማ ጣቢያ ዝናይ፤ አስፋው፤ ግደይ፤ ካርላቫስ ጥቂቶቹ ናቸው። የአንዳንድ የአየር መንገዶች ካፕቴኖች አይሮፕላኖቻቸውን ዋና መሥሪያ ቤታቸው ከማሠራት ሮማ ጣቢያ ወይም ሶምሌይ ወስደው ኢትዮጵያውያን እንዲሠሩላቸው ያደርጉ እንደነበረ የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ዛምቢያ በተመደበበት ጊዜ ከብዙ ፓይሎቶች ስምቷል።

ካፕቴን መሐመድ አህመድ ልዩ የአሠራር ዘዴ ይዘው ከመምጣታቸው ሌላ፤ በተዋረድ ከላይ እስከታች ሹማምንት የማያስፈልጓቸውን ሠራተኞች በማግለል የመገናኛ ሚኒስትሩን ትብብር በማግኘታቸው ወደ መንግሥት ሥራ ሊያዘዋውሩ ችለዋል። በዚህም "አያቶላ" የሚል ስም (የኢራኑ ፈላጭ ቆራጭ) አትርፈው ነበር።

የሠራተኛው ቁጥር ተቀንሶ እስከዚያን ጊዜ ድረስ ተወዝፎ የትርፍ ሰዓት ሥራ ይጠብቅ የነበረውን፤ በፈቃደኝነት ያለትርፍ ጊዜ ክፍያ ሠራተኛው ቅዳሜ እየገባ አስተካከለው። ድርጅቱ መንግሥት ለሚጠይቅው ማገኛውም በረራ ተገቢውን ክፍያ ተከታትሎ በማስከፈልና ከውጭ ባንኮች ለሚገኘው የአይሮፕላን ግዢ ብድር ከመንግሥት ተገቢውን ርዳታ ለማግኘት የካፕቴን መሀመድ ጥረት ትልቅ ውጤት አስገኝቷል።

ነጻጅ የሚቆጥበው አዲሱ በይገግ 767 አይሮፕላን ለመጀመሪያ ጊዜ ወደ ኢትዮጵያ ሲመጣ ከዋሽንግተን እስከ አዲስ አበባ የትም ሳይርፍ በቀጥታ በሯል። በዚህ ዓይነት አይሮፕላን በዓለም የረጅም ርቀት በረራ ራኮርዳን የያዙት አብራራዎች ካፕቴን ዘለቀ ደምቤና ካፕቴን ላቀው ወልደ ማርያም ናቸው። ለዚህም የምስክር ወረቀት ተሰጥቷቸዋል።



ካፕቴን መሐመድ አህመድ

ከዚያም ድርጅቱ ያቋቋመው የአይሮፕላን ግዢ የጥናት ቡድን፤ አሠራሩን የጀመረው በየፋብሪካዎቹ ተዘዋውሮ ልምድ በመቅሰም በአገዛዝ ላይ የተመሰረቱ አማራጮችን አቅርቦ የድርጅቱ የአይሮፕላን



ካፕቲን መሐመድ አህመድ

ከዚያም ድርጅቱ ያቋቋመው የአይ.ሮፕላን ግዢ የጥናት ቡድን፣ አሠራሩን የጀመረው በየፋብሪካዎቹ ተዘዋውሮ ልምድ በመቅሰም በአጎዝ ላይ የተመሰረተ አማራጮችን አቅርቦ የድርጅቱ የአይ.ሮፕላን

ምርጫ ውሳኔን ሳይንሳዊ ከማድረጉም ሌላ በዚህ ዓይነት ግዢ ምክንያት ሊቀርቡ ይችሉ የነበሩትን ደላሎችን አስወግዷል። በኩራኔል ሥምረት አስተዳደር ከዴቫሎግን ደብዳቤ ጋር በካፕቴን መሐመድ አስተዳደር ከባይንግ ኩባንያ ጋር ስለ አይሮፕላን ግዢ ለደላሎች ሊከፈል የታሰበው ወደ አይሮፕላን ክፍያ እንዲገባ ተደርጓል። በዚህም አድናቆቱ በኢትዮጵያውያን ብቻ ሳይሆን አሜሪካኖቹንም አስገርጧቸዋል።

እ.ኤ.አ. 1986 ዓ.ም. የአፍሪካ አየር መንገዶች ከፍተኛ ውድቀት ያሳዩበት ጊዜ ነበር። ከ1985 ዓ.ም ጋር ቢነፃጸር፤ የመንገደኛው ቁጥር በ6% የዕቃ ጭነት በ17% አሸቆልቋል። ዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዩሽን ድርጅት (ICAO) የ157 አባል አገሮችን ውጤት እንዳመለከተው በመደበኛ በረራ 950 ሚሊዮን መንገደኞችን ያጓጓዙ ሲሆን የዚህ ድምር የዕቃ ጭነት ጨምሮ 49% ያጓጓዙት ሁለት አገሮች ነበሩ፤ 37% አሜሪካ ሲሆን 12% በዚያን ጊዜ ሶቪዬት ኅብረት የሚባለው አገር ድርሻ ነበር። በዚህ ጊዜ የምሥራቅና ሩቅ ምሥራቅ አየር መንገዶች የ5% የላቲን አሜሪካና ካርቢያን አየር መንገዶች 8% አድገት አሳይተዋል። ለአፍሪካ አየር መንገዶች የአሠራር ዘዴ ለውጥ ማሰብ ከአስተዳዳሪዎቹ አልፎ ለአብዛኛዎቹ የመንገዳቸው ጉዳይ ሆኖ ነበር። በዚህ ጊዜ መውደቅ የጀመረው የዛምቢያ አየር መንገድ የመንገዳቸው ለውጥ ሲደረግ አከተመለት።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪ፤ ካፕቴን መሀመድ አህመድ አርቆ በማሰብ አሮጌ ቢ-720ዎቹ በጊዜው ለአሜሪካ መንገዳቸው በመሸጥ እንዲሁም ቢ-727ዎቹ ለሚያከራዩ ኩባንያዎች ሽጠው እንደ ገና መልሰው በመከራየት አየር መንገዱ በባለቤትነት የነበረበትን ከፍተኛ ጫና በመቀነስ ከብዙ ኪሣራ አድነዋል። በተጨማሪም ከጥቂት ዓመታት በኋላ የአይሮፕላኖቹ ዋጋ ገበያ ላይ ሲወድቅ አየር መንገዳችን የሚከራይበትን ዋጋ ቅናሽ ከሚጠይቁት ክፍሎች ጥቅም ተቀባይ ሆነ። በጣም ጥሩ አትራፊና ለኢትዮጵያ አየር መንገድ መስመሮች ተስማሚ የሆኑት ቢ-767 አይሮፕላኖች እንዲሁም በነዳጅ ቁጠባ የታወቁት አምስት ቢ-757 አይሮፕላኖች አንዱ በዕቃ ማጓጓዣና ለሀገር ውስጥ እንዲያገለግሉ የታሰቡት ቢ-737 አይሮፕላኖች የተገዙት በካፕቴን መሐመድ አህመድ አስተዳዳሪነት ዘመን ነው። ካፕቴኑ በአይሮፕላን ንግድ የሚታወቁና በአርአያነታቸው የሚታዩ ኢትዮጵያዊ ናቸው። በሳቸው አመራር ድርጅቱን እስከአቀቁበት ጊዜ ድረስ በየዓመቱ አትራፊ እንዲሆን አድርገዋል። ስለዚህ በጎውንና ተቃራኒው ጎን የሚገልጽ ዝርዝር ታሪካቸውን፤ የሌሎችንም ኢትዮጵያውያን

አስተዳዳሪዎች ጨምሮ ሌሎች ፀሐፊዎች እንደሚያቀርቡ ተስፋ አደርጋለሁ።

የአፍሪካ አየር መንገዶች ማኅበር

ሚስተር ራዮን የኢትዮጵያ አየር መንገድ የኢንተርናሽናል ግንኙነት መምሪያ ኃላፊ ሆነው ወደ እያንዳንዱ የአፍሪካ ዋና ከተማ በመመለስና በማስተባበር፤ በሥራ የተረገሙት ውጤት አከራ ላይ ኤፕሪል 4 ቀን 1968 ዓ. ም. የተሰበሰቡት የአፍሪካ አየር መንገዶች ኤይር አፍሪካ፤ ኢትዮጵያ አየር መንገድ፤ ኤይር ጊኒ፤ ኤይር ኮንጎ፤ ጋና ኤይርዌይስ፤ የሊቢያ መንገዳቸው አየር መንገድ፤ ኤይር ማሊ፤ ናጄሪያን ኤይርዌይስ፤ ኤይር አልጄሪ፤ ቱኒስ ኤይር፤ ኤይር ማላዊ፤ ኢስት አፍሪካን ኤይርዌይስ፤ ዩናይትድ አረብ ኤይርላይንስና ዛምቢያን ኤይርዌይስ ናቸው። የኢትዮጵያ አየር መንገድ ምክትል አስተዳዳሪን ኩሎኔል ሥምረት መድኅኔን ሊቀመንበር ዋና ጸሐፊ ጆ ራዮን እንዲሆኑ ተመርጠው የአፍሪካ አየር መንገድ ማኅበር ተቋቋመ። ሚስተር ጆ ራዮን መደበኛ ሥራቸውን ጨርሰው ወደ ሀገራቸው ተመልሰዋል።

ይህ ድርጅት ከተቋቋመበት ጊዜ ጀምሮ በዋና ጸሐፊነት በማከታተል የሠሩት የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ከሚስተር ራዮን ጀምሮ፤ አቶ ሠይፋ ዘውዴ፤ ኩሎኔል ሥምረት፤ 1971/72 ሚስተር ኤም ክራለም፤ 1975/76 ሚስተር ካኩባ ሲሆኑ በ1986 አጋማሽ ኃላፊነቱን ለግሩፕ ካፕቴን ፍራንክ እክብኔ የጋና ተወላጅና የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ ተላለፈ። ከአምስት ዓመታት አገልግሎት በኋላ የዋና ጸሐፊነቱ ሥራ ተመልሶ ለኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪ ላካፕቴን መሐመድ አህመድ ተሰጠ። ድርጅቱ የተቋቋመበትን ዓላማ ለማስቀጠል ቀድሞውንም ጽንሰ ሐሳቡ ኢትዮጵያዊ እንደመሆኑ ከመውደቁ በፊት ለማዳን የኢትዮጵያውያን ጥረት አስፈለገ። እስከ ቅርብ ጊዜ በካፕቴን መሐመድ አህመድ ይመራ የነበረው የዋና ጸሐፊነቱ ሥራ በምርጫ ለሌላ አፍሪካዊ ተላልፏል። የነበረው አብሮ የመሥራት መንፈስ እንደሚቀጥል አፍሪካ ተስፋ ታደርጋለች። ካፕቴን መሐመድ አሁን ከድርጅቱ በጡረታ ተገልለው የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበላይ ቦርድ አባል ሆነው ያገለግላሉ።