

አየር ኃይልና አየር መንገድ

የኢትዮጵያ አየር ኃይል አዛዥ መኩንኖች የኢትዮጵያ አየር መንገድ ቦርድ አባል መሆን የጀመሩት ሰዊድን ለአየር ኃይል አዛዥነት ጀኔራሎች መላክ በጀመረበት ጊዜ ነው። በኢክስፐርት ደረጃ በቴክኒክ ነክ ጉዳዮች በምክር የበላይ ቦርዱን እንደሚረዱ በመታወቁ የአየር ኃይል አዛዥነት አባልነት እንደ ቋሚ የሥራ ዘርፍ ነበረ። ጀኔራል አሰፋ አየን በአየር ኃይል አዛዥነታቸው ይዘውት የነበረውን የቦርድ አባልነት ወደ መከላከያ ሚኒስቴር ተሹመው ሲሄዱ በነበሩበትም ከፍተኛ ደረጃ የአየር መንገድ የቦርድ አባልነቱን አልቀቁም።

በሰዊድኖች የበላይነት በሚካሄደው አየር ኃይልና አሜሪካኖች በሚመሩት አየር መንገድ መካከል ከተቋቋሙበት ከ1946/47 ዓ.ም እስከ 1951 ዓ.ም ጉልህ ሆኖ የሚታይ ትብብር አልነበረም። ሆኖም አየር ኃይል ተቀጥረው ይሠሩ የነበሩ የቢሮ ሠራተኞችና በዛ ያሉ ቴክኒሻኖች በየጊዜው በግል እያመለከቱ አየር መንገድ ተቀጥረዋል። ከ1951 ጀምሮ የአየር ኃይል ፓይሎቶች ወደ አየር መንገድ በመላክ ከውጭ ይመጡ የነበሩትን ፓይሎቶች ደረጃ በደረጃ ለማስቀረት ተችሏል። የአየር መንገዱን አመራር ኢትዮጵያውያን ከአሜሪካኖች ከተረከቡ ጊዜ ጀምሮ በተከታታይ ለሦስት ጊዜ በዋና ሥራ አስኪያጅነት የመሩት የቀድሞ የአየር ኃይል መኩንኖች ናቸው።

የአየር ኃይል ቴክኒክ ክፍል ቀደም ሲል የነበሩትን የቢ-17 ሞተር ስር-1830 የማ ደስ ድርጅትና ችሎታ አካብቶ ስለነበረ አየር መንገዱ የዲ.ሲ-3 ሞተር ላይ ወደ ውጭ ሀገር ከመላክ ተገላግሎ አየር ኃይል በማደሱ ብዙ የውጭ ምዝራ አድኗል። ወደጎላ ጊዜ የራሱን የሞተር ማደሻ አስመጥቷል። አየር መንገዱ የራሱን የበረራ ትምህርት ቤት ካቋቋመም በጎላ በአዛዥነትና በአስተማሪነት ያሰማራው ከአየር ኃይሉ በዝውውርና በቅጥር የተገኙ ፓይሎቶችና የቴክኒክ ባለሙያዎች ነው።

ክፍል 2

የኢትዮጵያ አየር መንገድ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አመሠራረት

ከኢትዮጵያ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ለአሜሪካ ሌጋሲያን ታህሳስ 24 ቀን 1938 ዓ.ም በቁጥር 1240/90 በተጻፈ ደብዳቤ የኢትዮጵያ መንግሥት የትራንስፖርት አይርፕላኖችና ፓይሎቶች ስለሚፈልግ የአሜሪካ መንግሥት አስፈላጊውን ምክር እንዲለግስ ጠይቋል።፤ ከዚህ መልዕክት በማክታተል፤ ከሁለተኛው የዓለም ጦርነት በኋላ የተባበሩት መንግሥታት የተቋቋመበትን ውል ለመፈረም ወደ ሳንፍራንሲስኮ የሄደው የኢትዮጵያ ቡድን፤ ከአሜሪካ መንግሥት ባለሥልጣኖች ጋር ተነጋግሮ አየር መንገድ የሚቋቋምበትንም ዘዴ መፈለግ ተጨማሪ ተልዕኮው ነበር።

የዚህ ክፍተኛ የመልእክተኞች ቡድን አባል የነበሩት ክቡር አቶ ምናሴ ለማ እንደሚያስታውሱት በዚህ ጊዜ ከኢትዮጵያ ወደ ውጭ ሀገር ለመሄድ ኢትዮጵያ የምታዘበት ምንም ዓይነት የአየር ትራንስፖርት አልነበረም። በባቡር ከአዲስ አበባ ወደ ጂቡቲ ተጉዞ መርከብና የአየር በረራ ለማግኘት እንኳን እንዳይቻል የባቡር ሀዲድ መስመር በጦርነቱ ጊዜ አዋሽ ላይ ያለው ድልድይ በፈንጂ ስለፈረሰ እስከሚጠገን በባቡር ለመጓዝ አልተቻለም። ከኢትዮጵያ ወደ ውጭ ሀገር በአየር በረራ የነበረው ብቸኛ አገልግሎት እንግሊዞች ኤደን ላይ አቋቋመውት የነበረው አየር መንገድ (ኤደን ኤይርዌይስ) በዚያን ጊዜ በሳምንት ሁለት ጊዜ ወደ አዲስ አበባ ያበር የነበረው ሉካሂድ ሉድስታር የተባለው ባለሁለት ሞተር አይርፕላን ነው። ይህ አነስተኛ አይርፕላን 25 መንገደኞች አሳፍሮ ወደ ካይሮ ሰሜን ምዕራብ ወደ ሆነው አቅጣጫ ለመብረር የነበረው ፕሮግራም፤ ከአዲስ አበባ ተነስቶ ቀጥታ አቅጣጫ ከሆነው ሐርኔላ፤ የእንግሊዝ ሰማሌ ያርፍና ኤደን ከዚያም ፔሪም ደሴት አርፎ ነዳጅ ይሞላና አሥመራ አዳር ነበረው። ከአሥመራ በጣት ተነስቶ በፖርት ሱዳን፤ ጆዳ፤ ሉክሶር አድርጎ ካይሮ ከምሽቱ ሁለት ሰዓት ይደርሳል።

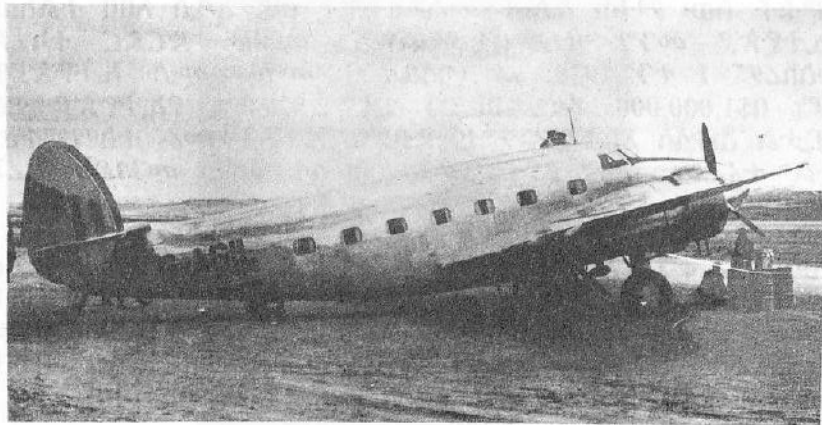
ወደ ሳንፍራንሲስኮ የሚሄዱት መልእክተኞች በዚህ መስመር ለመጓዝ አድካሚ ከመሆኑም በላይ ቦታም ስለማይገኝ የአሜሪካ መንግሥት በላከው የጦር አይርፕላን ከአዲስ አበባ ትራንስፖርት ተጉዘው አትላንቲክን በኢዞርስና ቤርመዳ በማረፍ አቋርጠው ሳንፍራንሲስኮ ደርሰዋል።



ከአዲስ አበባ ወደ ካይሮ ይበር የነበረው የእንግሊዝ አይርፕላን

መልዕክተኞቹ ሳንፍራንሲስኮ እንደደረሱ ከአሜሪካ መልእክተኞች ጋር በኢትዮጵያ "አየር መንገድ" ለማቋቋም የሚቻልበትን ዘዴ ተወያይተው፤ ከታላላቅ የአሜሪካ አየር መንገዶች ከአንዱ ኩባንያ ጋር ለመነጋገር ወሰኑ። በአማራጭ ተስማሚ መስሎ የታየው በዚያን ጊዜ በካይሮ በኩል አድርጎ ወደ ሕንድ ይበር የነበረው የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ማለትም ትራንስ ኮንቲኔንታል ኤንድ ዌስተርን ኤየር ሳይንስ አየር መንገድ ሆነ።

ሐምሌ 10 ቀን 1938 ዓ.ም ከቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ወደ ሳንፍራንሲስኮ ከተላከ ሰው ጋር የኢትዮጵያ ቡድን ለመጀመሪያ ጊዜ ተገናኝቶ በተደረገው ውይይት፤ ኢትዮጵያ የአየር ትራንስፖርት ኩባንያ ለማቋቋም ፍላጎት እንዳላትና ለዚህ የሚያስፈልገውን ፕላንና ጠቅላላ ዕቅድ ቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. እዘጋጅቶ የኢትዮጵያ መልእክተኞች ዋሽንግተን እንደደረሱ እንዲቀርቡላቸውና ንግግር እንዲቀጥል ተስማምተው የመጀመሪያው ስብሰባ ተፈጸመ።፤ ሁለተኛው ስብሰባ ዋሽንግተን ተደርጎ ቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ባቀረበው የውል ረቂቅ ላይ ስለ አጠቃላይ የወጪ ዝርዝርና ፕላን ከተነጋገሩበት በኋላ፤ ቡድኑ አዲስ አበባ እንደደረሰ የውል ድርድር ለማድረግ



ከአዲስ አበባ ወደ ካይሮ ይበር የነበረው የእንግሊዝ አይሮፕላን

ግብዣ እንደሚልክ ያስታውቃል። በተገባው ቃል መሠረት ጃክ ኒኮልስ (Jack Nichols) ስምምነቱን ከዳር ለማድረስ በነሐሴ ወር ጉዲቸውን በዲ.ሲ-3 አይርፕላን ጀምረው ሰሜን ኢትዮጵያ ሲደርሱ ካላዩት ተራራ ጋር ተጋጭተው አይርፕላኗ ተከስከሳ ሕይወታቸው አልፏል።፡፡

በሞቱት ሰው ምትክ ሌሎች መልእክተኞች ወደ አዲስ አበባ ተልከው በኢትዮጵያ መንግሥትና በቲ.ደብልዩ.ኤ. መካከል ድርድር ተካሂዶ መስከረም 1 ቀን 1939 ዓ.ም ባለቤትነቱ ሙሉ ለሙሉ ኢትዮጵያዊ የሆነ በ\$1,000,000 ዶላር በዚያን ጊዜ 2,500,000 የኢትዮጵያ ብር ካፒታል ጠቅላላ አስተዳደሩን ቲ. ደብልዩ. ኤ. እንዲመራ ተስማምተው ውል ተፈረመ። ውሉ የተፈረመው በሁለቱ አየር መንገዶች ደረጃ ነው።፡፡

ታህሳስ 12 ቀን 1938 ዓ.ም ሁለት ኢትዮጵያውያን ፊታውራሪ ታፈሰ ኃብተሚካኤል የመገናኛና የሥራ ሚኒስትር የቦርዱ ፕሬዚዴንት፤ አቶ አበበ ረታ የአቪዬሽን ዲሬክተር አባል፤ ከቲ.ደብልዩ.ኤ. ካፕቲን ሆሎዌይ (Holloway) ዋና ሥራ አስኪያጅና ሚስተር አብርሚለር (H.B. Obermiller) የገንዘብና የንብረት ክፍል ኃላፊ የቦርድ አባሎች ሆኑ።፡፡

በተፈረመው ውል ላይ እንደተመለከተው ቲ.ደብልዩ.ኤ የኢትዮጵያ መንግሥት ወኪል በመሆን ሀገር ውስጥ የሚገኙትን የአይርፕላን ማረፊያ ሜዳዎች ለመቀየስና ለመጠገን ውል ገብቷል። በመጀመሪያ የበረራ መሥመር ለመዘርጋት የተስማሙባቸው አገሮች ካርቱም፣ ካይር፣ ጆዳ፣ አሥመራ፣ ጅቡቲና ኤደን ነበሩ። በግርማዊ ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ ተመሥርቶ ታህሳስ 12 ቀን 1939 ዓ. ም. የአየር መንገዱም ቻርተር በዚሁ ዓመት በወጣው ነጋሪት ጋዜጣ ቁጥር 59 ታውጆ የመጀመሪያው የሥራ ፕሮግራሙን መጋቢት 30 ቀን 1939 ዓ.ም ጀመረ።

የሁለተኛው ዓለም ጦርነት ከተፈጸመ በኋላ ከካይር ወጣ ብሎ ፔይን ፊልድ (Payne Field) በሚባለው የአሜሪካ አየር ኃይል ጦር ሠፈር አካባቢ ከጦርቱ የተረፉት አይርፕላኖችና ወታደራዊ መሣሪያዎች ተከማችተው ነበር። ካይር ከሚገኘው የቲ.ደብልዩ.ኤ የተውጣጣ የቴክኒሺያኖች ቡድን ከዚህ ከምችት ውስጥ ዘጠኝ ሲ-47 (የወታደር፣ ስንቅና ትጥቅ ማመላለሻ አይርፕላኖች) ተመርጠው የኢትዮጵያ መንግሥት ገዙ። ወዲያውኑ ሦስቱ ተፈታተው ለመለዋወጫ ሆነው፤ ስድስት የሚሠሩ አይርፕላኖች እንዲወጣቸው፤ ጥቂቶቹ ለመንገደኛ አገልግሎት እንዲውሉ መቀመጫና ሌሎችም ለመንገደኛ ምቹት



ፊታውራሪ ታፈሰ ሀብተሚካኤል የመጀመሪያው የአየር መንገድ የበላይ ቦርድ ፕሬዚዳንት

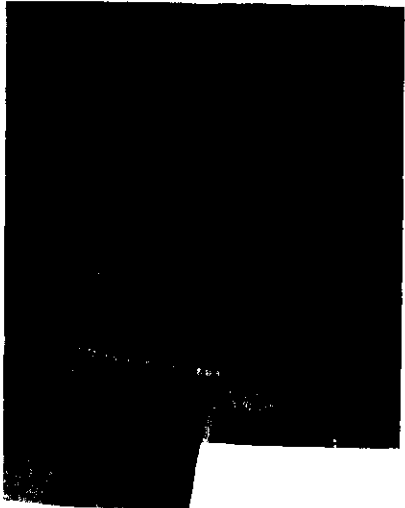
የሚያስፈልጉት ማስተካከያ ተደርጎላቸው ወደ ዲ.ሲ-3 ደረጃ ተለወጡ። ይህ ሥራ የተከናወነው ካይር ከሚገኘው የቲ.ደብልዩ.ኤ. መጠገኛ ክፍል ውስጥ ነው። ሰሜን አፍሪካ ለሚገኘው የአሜሪካ ጦር ዋና አዛዥ የነበሩት ጄኔራል ጊልስ (Giles) ለኢትዮጵያ አየር መንገድ ባደረጉት ትብብር እዚያው ከሚገኙት የሠራዊቱ አባላት ፓይለቶችና መካኒኮች እንዲቀጠሩ ፈቀዱ። ከዚያም የካቲት 22 ቀን 1938 ዓ.ም አምስት ሲ-47 አይርፕላኖችና ሠራተኞች ከካይር ተነስተው አዲስ አበባ ገቡ።

በዚሁ ወር የመጀመሪያው አስተዳዳሪ ካፕቲን ሆሎዌይ፣ ለአዲስ አበባና አካባቢው ሕዝብ ማስተዋወቂያ እንዲሆን አነስተኛ ገንዘብ እያስከፈሉ አዲስ አበባንና አካባቢውን እያዞረ የሚያሳይ በረራ ለሕዝብ ክፍት አደረጉ። ብዙዎች በዚህ ዕድል ተጠቅመው የመጀመሪያ የአይርፕላን በረራቸውን አድርገዋል። በየሳምንቱ መጨረሻም ብዙ ተመልካቾችም አይርፕላን ጣቢያ ድረስ እየሄዱ መመልከት ጀመሩ።



ፊታውራሪ ታፈሰ ሁብተሚካኤል የመጀመሪያው የአየር መንግድ የበላይ ቦርድ ፕሬዚዳንት

ከአዲስ አበባ ወደ ጉንደር፣ ደብረ ማርቆስ፣ ድሬዳዋ፣ ጂማ፣ ጉሬ፣ ከተማዎች በመብረር ሕዝቡ የአየር ትራንስፖርት አገልግሎት ማግኘት ጀመረ። የመጀመሪያዎቹ ሁለት በኮሚሽን የሚሠሩ የአየር መንገድ የጣቢያ ተወካዮች በጎንደር አቶ ክብረት አስታጥቄ፣ በጂማ ዶ/ር ሮበርት ኤን ቶምሰን (Robert R.N. Thomson)፣ (በዚህ ጊዜ ጂማ ከተማ የትምህርት ቤት ዳይሬክተር ከዚህም በኋላ የቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ 2ኛ ደረጃ ት/ቤት ዳይሬክተር፣ ወደ ሀገራቸው ካናዳ ከተመለሱ በኋላ የምክር ቤት አባል የነበሩት) ሆኑ። በዚያን ጊዜ ድርጅቱ የጣቢያ ኃላፊዎች በያለበት ለመሾም ያልተቻለው ከአብራሪዎቹ ጋር የሚገባቡ እንግሊዘኛ ተናጋሪ የሆኑ ሠራተኞች ለመቅጠር አገር ውስጥ ብዙም ባለመኖራቸው ነው። ስለዚህ አንዳንድ ጣቢያዎች ሠራተኛ እስከሚቀጠር ተሳፋሪው የሚከፍለው ለፓይሎቶች ነበር። ብዙም ሳይቆይ ወደ አካባቢው አገሮች አሥመራ፣ ናይሮቢ፣ ጂቡቲና ካይሮ በነዚህ ዲ.ሲ-3 አይሮፕላኖች በረራ ተጀምሯል።



ካፒቲን ሆሎዌይ የመጀመሪያው የአየር መንገድ አስተዳዳሪ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አገልግሎት በጀመረ በመጀመሪያዎቹ አራት ወሮች በየአቅጣጫው መብረሩ ሁሉን ሲያስደስት በአስተዳደር በኩል ከባድ የሆነ ችግር ነበረው። ስለዚህ በምሥረታው ላይ ርዳታ የሰጠው የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር አስቸኳይ መፍትሔ እንዲፈልግ በሌጋሲዮኑ ሚኒስትር በኩል ተጠየቀ። በዚህ ጊዜ አንዳንድ አማካሪዎች «የኔዘርላንድ ኬ.ኤል.ኤም. (KLM) ካፒታሉን ይዞ ሊሠራ ይችላል ወይም ወደ ፓን አሜሪካን አየር መንገድ (PAN AMERICAN) ውሉን ማዛወር ይችላል» በሚል ሃሳባቸውን ለማቅረብ ሞከሩ።



ዲ.ሲ-3 ዳታ የወታደር ግመላሽው ሲ-47

አየር መንገዱ ያጋጠመውን ችግር መርምሮ ለንጉሠ ነገሥቱ መፍትሔ ለማቅረብ እንዲቻል የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ካይሮ የሚገኘውን የአሜሪካ አቪዬሽን አታሼ ሚስተር ራልፍ ቢ ከረን (Ralph B. Curren) በአስቸኳይ ላከ። ሚስተር ራልፍ ከረን ሐምሌ 2 ቀን 1938 ዓ.ም ንጉሠ ነገሥቱ ዘንድ ቀርበው ቲ.ደብልዩ.ኤ. በገባው ቃል መሠረት የአይሮፕላን ማረፊያዎች ለማስተካከልና አዲስ ለመቀየስ የሚያስፈልገውን ሥራ ለማስጀመር መሐንዲስ ያልመጣበትን ምክንያት ሲያስረዱ መሐንዲስ አለመላኩና በዚህም ምክንያት ሥራ መጓተቱ ልክ አለመሆኑን አምነው መሐንዲሱ ወደ አዲስ አበባ ጉዞ መጀመሩን ገለጹ።።

በዚህ ጊዜ እንግሊዞች በኢትዮጵያ አካባቢ ያስተዳድሯቸው ወደነበሩት አገሮች ዋና ከተማዎች፣ ኤደን፣ ናይሮቢና አሥመራ የበረራ መሥመር ለመክፈት ስለሚያስፈልግ ፈቃድ ለማግኘት የአሜሪካ መንግሥት ርዳታ ሊሰጥ የሚችልበት ሁኔታ እንዳለ በማለት ንጉሠ ነገሥቱ ይጠይቃሉ። ለዚህ ጉዳይ ሚስተር ከረን በሰጡት መልስ የአየር በረራ መስመር ለመክፈት በሁለት አገሮች ስምምነት የሚፈጸም መሆኑና እሳቸው ካይሮ የተመደቡ ስለሆነ ከግብጽ መንግሥት ጋር ለሚደረገው ድርድር የሚያስፈልጉትን ፎርማሊቲዎች ካይሮ ለሚገኘው የኢትዮጵያ ኤምባሲ ለመስጠት እንደሚችሉና ስለ አሥመራና ሌሎች ከተማዎች በረራ፣ ከእንግሊዞች ጋር በቀጥታ መነጋገር እንደሚያስፈልግ ያስረዳሉ። በዚህ ግደነት ስለ ሳውዲ አረቢያ ለተጠየቁትም በጊዜያዊ ፈቃድ ተጀምሮ

ከአዲስ አበባ ወደ ጉንደር፣ ደብረ ማርቆስ፣ ድራዳዋ፣ ጂማ፣ ጉራ፣ ከተማዎች በሙብረር ሕዝቡ የአየር ትራንስፖርት አገልግሎት ማግኘት ጀመረ። የመጀመሪያዎቹ ሁለት በኮሚሽን የሚሠሩ የአየር መንገድ የጣቢያ ተወካዮች በጎንደር አቶ ክብረት አስታጥቄ፣ በጂማ ዶ/ር ሮበርት ኤን ቶምሶን (Robert R.N. Thomson)፣ (በዚህ ጊዜ ጂማ ከተማ የትምህርት ቤት ዳይሬክተር ከዚህም በኋላ የቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ 2ኛ ደረጃ ት/ቤት ዳይሬክተር፣ ወደ ሀገራቸው ካናዳ ከተመለሱ በኋላ የምክር ቤት አባል የነበሩት) ሆኑ። በዚያን ጊዜ ድርጅቱ የጣቢያ ኃላፊዎች በያለበት ለመሾም ያልተቻለው ከአብራሪዎቹ ጋር የሚገባቡ እንግሊዘኛ ተናጋሪ የሆኑ ሠራተኞች ለመቀጠር አገር ውስጥ ብዙም ባለመኖራቸው ነው። ስለዚህ አንዳንድ ጣቢያዎች ሠራተኛ እስከሚቀጠር ተግፋሪው የሚከፍለው ለፓይሎቶቹ ነበር። ብዙም ሳይቆይ ወደ አካባቢው አገሮች አሥመራ፣ ናይሮቢ፣ ጂቡቲና ካይሮ በነዚህ ዲሲ-3 አይሮፕላኖች በራራ ተጀምሯል።



ከፕቲን ሆሎዌይ የመጀመሪያው የአየር መንገድ አስተዳዳሪ



ዲሲ-3 ዳክታ የወታደር ማመላላሻው ሲ-47

አየር መንገዱ ያጋጠመውን ችግር መርምሮ ለንጉሠ ነገሥቱ መፍትሄ ለማቅረብ እንዲቻል የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ካይሮ የሚገኘውን የአሜሪካ አሺዬሽን አታሼ ሚስተር ራልፍ ቢ ከረን (Ralph B. Curren) በአስቸኳይ ላከ። ሚስተር ራልፍ ከረን ሐምሌ 2 ቀን 1938 ዓ.ም ንጉሠ ነገሥቱ ዘንድ ቀርበው ቲ.ደብልዩ.ኤ. በገባው ቃል መሠረት የአይሮፕላን ማረፊያዎች ለማስተካከልና አዲስ ለመቀየስ የሚያስፈልገውን ሥራ ለማስጀመር መሐንዲስ ያልመጣበትን ምክንያት ሲያስረዱ መሐንዲስ አለመላኩና በዚህም ምክንያት ሥራ መጓተቱ ልክ አለመሆኑን እምነው መሐንዲሱ ወደ አዲስ አበባ ጉዞ መጀመሩን ገለጹ።።።

በዚህ ጊዜ እንግሊዞች በኢትዮጵያ አካባቢ ያስተዳድሯቸው ወደነበሩት ነገሮች ዋና ከተማዎች፣ ኦሮሚያ፣ ናይሮቢና ኦሪሞታ ያሳሰሩ መሠረተኛ

አየደጋገሙ በመጠየቅ ብዙ ጊዜ ለመሥራት እንደሚቻልና በሁለት አገሮች መሀል በሚደረገው ድርድርና ስምምነት መሠረት ቋሚ የበረራ ፈቃድ ለማግኘት እንደሚቻል አስረዱ። ወደ ግብጽና ሳውዲ አረቢያ ለመብረር ተደራድረው ፈቃዱን ያስገኙት በዚያን ጊዜ የገንዘብ ሚኒስቴር ምክትል ሚኒስትር የነበሩት ክቡር አቶ ምናሴ ለማ ናቸው። ወደጎላው ዘመን ደግሞ የአረብኛ ቋንቋ ችሎታቸውና ስለ መካከለኛው ምሥራቅ አገሮች ባሕል ጠንቅቀው ማወቃቸው ወደ ሆዴይዳና ታይዝ ለመብረር በተፈለገበት ጊዜ ከየመኑ አማም ጋር ለመዋዋል የተላኩት መልእክተኞች መሪ እንዲሆኑ አድርጓቸዋል።

ንጉሠ ነገሥቱ ከሚስተር ከረን (Curren) ጋር ባደረጉት ስብሰባ ያዘዙት፤ ካይር ላይ ከሚገዙት አይርፕላኖች አንድ የግል አይርፕላን ስለሚያስፈልጋቸው በሚገባ እንዲታደስና የኢትዮጵያ አየር መንገድ በፓይለቶችና በጥገና በኩል የሚያስፈልገውን እገልግሎት እንዲሰጥ የመጀመሪያ ምርጫቸው ሲሆን በሁለተኛ ደረጃ አየር ኃይል ያሉት ፓይለቶች በማብረር እንዲሳተፉ ሃሳብ እንዳለ፤ የሚወሰነውም አይርፕላኑ በሚመጣበት ጊዜ እንደሆነ ነግረዋቸዋል። ሚስተር ከረን ከስብሰባው በጎላ ከአየር መንገድ ባለሥልጣኖች ጋር ባደረጉት ውይይት፤ ለንጉሠ ነገሥቱ ልዩ አይርፕላን እገልግሎት የመስጠትን ጉዳይ ባነሱበት ወቅት፤ ይህን ከንትራት ላይ ያልሰፈረ ጥያቄ በኃላፊነት መውሰድ እንደማይፈልጉ የአየር መንገድ ባለሥልጣኖች አጥብቀው ተከራክሩ። በጎላ የዚህ አይርፕላን ባለቤት ልዑል መኩንን ሆነው የግል አየር መንገድ ለማቋቋም ያደረጉት ሙከራ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ባለሥልጣኖች ባደረጉት ተቃዋሚ ሳይሳካ ቀርቷል። አየር መንገዱ ገና በመመሥረት ላይ እንዳለ በጎን ሌላ አነስተኛ አየር መንገድ እንዳይቋቋም ተከላክሎ ማስወገዱ መሠረቱን ጽኑ ካደረጓቸው ብዙ ሁኔታዎች አንዱ ሲሆን ይችላል።

ንጉሠ ሚስተር ከረንን ስለ አቪዬሽን ሕግ ርዳታ ጉዳይ ጠይቀዋቸው በዚያን ጊዜ ዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት ICAO (ኢትዮጵያ መሥራቾች አገር ናት፤ ኢንተርናሽናል ሲቪል አቪዬሽን አርጋናይዜሽን ማለት ነው) ገና በመቋቋም ላይ ስለነበረ አዲስ በሚወጣው ዓለም አቀፍ ሕግ የኢትዮጵያን ፍላጎት ለማሟላት እንደሚቻል አስረዱ። በተለይ የአቪዬሽን ሚኒስቴር ማቋቋሙ ይጠቅም እንደሆነ ተጠይቀው የፈረንሳይ፤ የእንግሊዝና የአሜሪካ የአቪዬሽን ክፍል አወቃቀር እንዴት እንደሆነ ተናግረዋል።

ሚስተር ከረን ንጉሠ ነገሥቱ ዘንድ ከቀረቡ በጎላ ስለ አየር መንገዱ አስተዳደር ጉዳይ ከቦርዱ ጋር እንዲነጋገሩ ተጠይቀው ስለነበረ ከውይይቱ በጎላ የሚከተለውን አስተያየት በቴሌግራም ለአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴርና ለቴ.ደ.ብ.ል.ዩ.ኤ. ፕሬዚደንት ልከዋል።

1. የተላኩት አስተዳዳሪ ከሥራ ልምድና የችሎታ ማነስ ሌላ አዲስ አበባ ተገኝተው አያውቁም፤ ጊዜያቸውን የሚያጠፉት አውሮፓ በመንሸራሽር መሆኑን፤
2. ሀገር ውስጥ ያሉትን የአይርፕላን ማረፊያዎች የሚጠገነው መሐንዲስ አለመላኩ ትክክል አለመሆኑን፤
3. የተጠየቁት ተጨማሪ አይርፕላኖች ጉዳይ መፋጠን እንደ አለበት፤
4. የተላኩት አስተዳዳሪዎች ተጨባጭ የሆነ ውጤት አለማሳየታቸውና በየጊዜው "ለወደፊት የተሻለ የአሠራር ዘዴ እናሳያለን" በሚል ባዶ ተስፋ ብቻ ጊዜያቸውን የሚያሳልፉ መሆኑን በመግለጽ፤ የኢትዮጵያ መንግሥት ከንትራቱን ለመሠረዝ የሚገደድ መሆኑን አስረድተው፤ በተጨማሪ የአየር መንገዱ የበላይ ቦርድ ከንትራቱን ሠርዝ ለስደድኖች ለመስጠት የደመረውን ፕላን አስተዳደሩን በአጭር ጊዜ ለማሻሻል እኔ በገባሁት ቃል መሠረት፤ የመለወጥ ሀሳቡን አስተላልፎታል። ካፕቲን ሆሎዌይ ከተባረሩ በጎላ በቅርቡ ሥራውን የተረከቡት ሚስተር አበርሚላር ጥሩ ውጤት ለማሳየት ቢሞክሩም ሙያቸው የሂሳብ አያያዝ ስለሆነ ከቀን ወደ ቀን የሚያስፈልገውን የበረራ አስተዳደር ሊያከናውኑ አልቻሉም። በዚህ ምክንያት፤» አሉ ሚስተር ከረን፤ «ቴ.ደ.ብ.ል.ዩ.ኤ. ይህን የአፕሪልን ልምድ ያለው መሪና የአይርፕላን ማረፊያ ሚዳዎች መሐንዲስ በአስቸኳይ መላክ አለበት»።።

ከዚህ በላይ የተጠቀሱት የአስተዳደር ችግሮች የገጠመው አየር መንገድ፤ ለመጀመሪያዎቹ ስምንት ወራት ላደረገው የሥራ ክንውን ያለበትን ዕዳ መክፈል አቃተው። ይህን ዕዳ ለማስከፈል የቴ.ደ.ብ.ል.ዩ.ኤ. ፕሬዚደንት ጄኔራል ጊልስ በአዲሱ አየር መንገድ አስተዳዳሪ በሚስተር አበርሚላር ጥሪ ወደ አዲስ አበባ መጡ። ይህን አስፈላጊ ጉዞ ያደረጉት አየር መንገዳቸው በዚያን ጊዜ የገንዘብ አጥረት ስላጋጠመው ነበር። ከነተከታዮቻቸው እሳት ሰብሰው የመጡት ጄኔራል፤ ንጉሠ ነገሥቱ ፊት ሲቀርቡ ግን የጠበቃቸው ቁጣና አየር መንገዱ የተጠበቀውን ያህል

አለመሥራቱ ነው። አሳቸውም ጉዳዩ በጣም እንዳሳዘናቸው ይገልጡና ያሰናብቷቸዋል።¹⁰

ከዚህ በኋላ ጄኔራል ከአየር መንገድ የበላይ በርድ ጋር ባደረጉት ስብሰባ ቴ.ደብልዩ.ኤ. እንዲከፈለው ያቀረበው በሦስት ርእሶች የቀረቡ ያልተከፈሉ ዕዳዎች ነበሩ።

ሀ/ አይርፕላኖቹን ከወታደር ማመላለሻነት ወደ መንገደኛ ለመለወጥ የተሠራበት ወጪ፤

ለ/ በመደበኛው በረራ በየጊዜው አይርፕላኖቹ ካይር ላይ ሲያርፉ አስፈላጊ ሆነው የተጠቀሙባቸው የአይርፕላን መለዋወጫዎች ክፍያ፤

ሐ/ ካይር ላይ ለአየር መንገድ አብራሪዎች በየጊዜው የተሰጠ አበልና የሠራተኞች ወጪዎች፤ ለዚህ ከላ ለተጠቀሱት አገልግሎቶች በድምሩ \$108,547.90 የአሜሪካ ዶላርና 4,578,507 የግብጽ ፓውንድ መካፈል ያለበት ዕዳ አለ። ይህ የተጠራቀመ ወጪ ለአይርፕላኖቹ መሣሪያዎች ከወጣው ሌላ ጠብ ያከራከረው ለአጅ ሥራ በሰዓት ያስከፍሉት የነበረው የ\$3.50 የአሜሪካ ዶላር በጣም ከፍተኛ ክፍያ የመሆኑ ነበረ።

ቴ ደብልዩ ኤ የገንዘብ ችግር ኖሮት ዕዳ ለመሰብሰብ የመጣው ቡድን የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአስተዳደር በኩል ስለገጠመው ችግር የሰማውንና የተመለከተውን ተገንዝቦ አስተዳዳሪውን ለመለወጥ ተስማምቶ ወደ ሀገሩ ተመለሰ።¹¹

በዚህ ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአሜሪካ ዶላር መካፈል የነበረበት ሌሎች ግዴታዎች፡-

1. አይርፕላን የተገዛበት ክፍያ በዓመት 200,000 ዶላር ለሁለት ዓመት በድምሩ 400,000 ዶላር፤
2. የ18 አሜሪካውያን ፓይሎቶችና ረዳት ፓይሎቶች ለእያንዳንዳቸው በወር ከ600 እስከ 1,000 የአሜሪካ ዶላር፤
3. ኤደንና ጂቡቲ በሚሰሩበት ጊዜ የሚደረገው ወጪ በውጭ ምንዛሪ የሚከፈል፤

4. ለቴ.ደብልዩ.ኤ. የአገልግሎት ዋጋ የሚከፈለው በተበረረው ጠቅላላ ማይልስ (1.6 ኪ/ሜ) .04 የአሜሪካ ሃገቲም በማይል የሚሉት ነበሩ።

«አይርፕላኖቹ የተሠሩበት የአገልግሎት ዋጋ ለቴ.ደብልዩ.ኤ. የሚከፈለው በፓውንድ እስተርሊንግና በግብጽ ፓውንድ ይሆናል የሚለው ውል ከሚቸኩ ከሚስተር ጃክ ኒኮልስ ጋር በተደረገው ውል መሠረት ሳይሆን በአሜሪካ ዶላር ይከፈላል» የሚለው ሌላው አከራካሪ ነጥብ ነበር። ይህ የምንዛሪ ለውጥ ያመጣውን ችግር የኢትዮጵያ መንግሥት ተገንዝቦ በአሜሪካ ዶላር እንዲከፈል ተደርጓል።¹²

ቴ.ደብልዩ.ኤ. በገባው ቃል መሠረት ካፕቴን ጂ ዋልደን ጉሊን (Waldon Golien) አዲሱ የአየር መንገድ አስተዳዳሪ እንዲሆኑ ሾፍ ሲልክ የኢትዮጵያ መንግሥት በበኩሉ በተጨማሪ ካፒታሉን በ380,000 ብር ክፍ አድርጓል። ካፕቴን ጉሊን አስተዋይና ጥሩ አስተዳዳሪ መሆኑን ወዲያው የሥራ ሁኔታዎችን በማሻሻልና የመተዳደሪያ ደንብ በማቅረብና ትልቅ ለውጥ በማሳየት ገልጸዋል። ወደ ነዘርላንድ ሄደው የሞተር እድላት ኮንትራት ከመዋዋላቸው በተጨማሪ ለመጀመሪያ ጊዜ አወርገውያንን ተገረዋል።

ካፕቴን ጉሊን ከቀደምት የቴ.ደብልዩ.ኤ. ካፕቴኖች አንዱ ናቸው። ሀወርድ ሕዩዝ (Howard Hughes) Robard አብዛኛውን የቴ.ደብልዩ.ኤ የባለቤትነት ዕጣ ይዘው በሚያስተዳድሩበት ዘመን ለሀገሪቱ በቀደም ትነት ለዚህ ኩባንያቸው ያስተዋወቁት ባለአራት ሞተር ኮንስትራክሽን አይርፕላን በሥልጠና በረራ ላይ እንዳለ የኤሌክትሪክ ችግር አጋጥሞት ትከህከሶ በደረሰው አደጋ የአብራሪዎቹ ሕይወት አልፏል። ከዚህ አደጋ በኋላ በተነሳው የፓይሎቶች የደመወዝ ጭማሪ ጥያቄ ከኩባንያው ጋር ሳይስማሙ ቀርተው የሥራ ማቆም አድማ ያስከትላል።

በዚህ ጊዜ የአሜሪካ ጠቅላላ ፓይሎቶች ማኅበር (ALPA) አባላት የሚያሰባስቡበት ጊዜ ነበረ። በሌላ በኩል በተወዳዳሪነት ኩባንያው ውስጥ ያሉት አብዛኛዎቹ ፓይሎቶች የራሳቸውን ማኅበር ለማቋቋም ካፕቴን ዋልደን ጉሊን ፕረዚዳንታቸው እንዲሆኑ ጠይቀው የአስተዳደሩንም ድጋፍ አግኝተው ማቋቋም ጀምረዋል። በዚህ ዓይነት ፓይሎቶቹ ከሁለት ተከፍለው ከርክሩ ቀጠለ። በመጨረሻም የጠቅላላው ማኅበር (ALPA) አባል እንሆናለን የሚለው ክፍል አሸንፎ፤ ጠቅላላው ማኅበር (ALPA) በሠራተኞቹ ስም ተደራድሮ ያስማማና ሰላም ይሰፍናል። ይህ ሁሉ ውጣ ውረድ በነበረበት ጊዜ ካፕቴን ጉሊን እንደ ጠቅላላ

የፓይሎቶች መካር እንጂ የአሸናፊውም ወገን እንደ ተገንጣይ መሪ አድርገው በክፉ አላይዋቸውም ነበር።13



ካፕቲን ፕላን ገሊን

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪ ሆነው ተሾመው የመጡት ከዚህ ሁኔታ በኋላ ነው። ለኢትዮጵያ አየር መንገድ የሚቀጠሩት ፓይሎቶች ወደ ኢትዮጵያ ከመላካቸው በፊት ከቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ውጭ መልምሎ ይቀጥርና ይልካቸዋል። የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ካፕቲኖች የቅደም ተከተል ተራቸውንና የፓይሎት ማገባት አባልነታቸውን ስለሚነካባቸው ወደ ኢትዮጵያ አይላኩም ነበር። በዚህ ጊዜ ለካብሊ የመጡት ካፕቲን ሐረል (Vic Harrell Jr.) ግን ከላይ እንደተገለጸው «ፓይሎቶቹ ሥራ ባቆሙበት ጊዜ አድማውን ጥሰው በረዋል በመባል ተቃዋሚዎች ስለነበሯቸው በአፕሪል 1941 መሪነት እንዲሠሩ አስተዳደሩ ወደ ኢትዮጵያ ልኳቸዋል» የሚል አስተያየት ለዚህ መጽሐፍ ደራሲ የገለጹ ፓይሎቶች ነበሩ። ካፕቲን ገሊን አስተዳደሩን እንደተረከቡ በጣም ያሳሰባቸው ወደ 200,000 ዶላር የሚጠጋው የአየር መንገዱ ያልተከፈለ ዕዳ ነበር። ድርጅቱ አንድ ዓመት ከሠራ በኋላ የመጀመሪያው የቦርዱ ፕሪዚዲንት ክቡር ፊታውራሪ ታፊስ ሀብተሚካኤል ለቀው ክቡር አቶ አበበ ረታ ተተኩ። ሌላው አባል ከዓለም ባንክ የተላኩት ለሚሪካዊው ሚስተር ፔሪ ፊሎውስ (Perry Fellows) ናቸው።

ሱልጣን አየር መንገድ

በኢትዮጵያ አየር መንገድና በቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. አየር መንገድ መካከል በ1946 የተፈረመው ውል "በኢትዮጵያ ውስጥ በሕግ የታወቀ ማንኛውም ሌላ የአየር ትራንስፖርት ሥራ ማቋቋም አይቻልም" ይላል።14 በልዑል መኩንን ኃይለ ሥላሴ ባለቤትነት የሚተዳደረው "የሱልጣን አየር መንገድ" ከላይ እንደተገለጸው በገንዘብ ነገሥቱ ስም አንድ ሲ-47 አይርፕላን ካይር ላይ በቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. በ22,000 ዶላር አሳድሶ ሂሳብ ሳይከፈል አይርፕላኑን ወደ አዲስ አበባ አስመጣ። ይህ በሕግ ያልተቋቋመ ኩባንያ የነበረው ፍላጎት በዚያን ጊዜ ከተማው ውስጥ በብዛት ከሚገኙት የሕንድና የአረብ ተወላጆች ጋር በመተባበር ወደ ድሬዳዋ፣ ጅቡቲና ኤድን በማብረር ሽቀጣ ሽቀጥና ጫት ማጓጓዣና የመንገደኛ ትራንስፖርት ሥራ ለማካሄድ ነበር። ይህን ዓላማ ለማሳካት ልዑሉ መጀመሪያ በተወካዮቸው፣ በኋላ በቃል አዲስ አበባ የሚገኘውን የእንግሊዝ ሴጋሲዮን ሚኒስትር ወደ ኤድን በረራ ለማድረግ ፈቃድ ጠየቁ። ሚኒስትሩም በቃል የሚቀርብ ጥያቄ እንደማይቀበሉ ያስታውቁና የፈቃድ መጠየቂያ ለማስገባት በፈልጉ መቅረብ ያለባቸው ዝርዝር ነጥቦች እንዳሉ ገለጸላቸው። በዚህም «የትራንስፖርት ኩባንያው የተቋቋመበትን መተዳደሪያ ደንብ፣ የሚያበረረውን አይርፕላን የሚጠግነው ማን እንደሆነ የሚገልጽ ማስረጃ፣ የማንቀሳቀሻው ሀብት መግለጫ፣ የፓይሎቶቹ ችሎታና ማን እንደሚያሠለጥናቸው፣ የራዲዮ ሠራተኛ፣ የሲቪልን ሠራተኛ፣ እነዚህ በዝርዝር ቀርበው ያለምንም ችግር መብረሩ ከታወቀ በኋላ ነው የሱልጣን አየር መንገድ ወደ ኤድን ሊበር ይችላል አይቻልም የሚለውን ጥያቄ የምንመለከተው» የሚል ተስፋ አስቆራጭ መልስ ሰጧቸው።

ሱልጣን አየር መንገድ ፓይሎቶች ስላል ነበሩት ለአንድ ጊዜ ብቻ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አብራሪ በትውስት ለግንኙ ከአዲስ አበባ ወደ ድሬዳዋ ሁለት የማይከፍሉ መንገደኞች ተሣፍረው በመልሱ በረራ ባዶውን መጥተዋል። ለዚህ በረራ ያስፈልገውን ነጻጅ የገዛው እንደ ኢትዮጵያ አየር መንገድ በዱቤ ሳይሆን እጅ በእጅ ከከፈለ በኋላ ነው።

የሱልጣን አየር መንገድ እንዲቋቋም የሚገፋፉት የአየር ኃይሉ ካውንት ሾን ሮዘንና ኩሎኔል ሮቢንሰን ነበሩ ይባላል። በኋላ በክፍል አንድ እንደተመለከተው ሁለቱ እርስ በርሳቸው ተጣሉ። በመጨረሻ ነሐሴ 2 ቀን 1941 ዓ.ም ሲንክለር (Sinclair) የተባለ ኩባንያ ኦጋዴን አካባቢ ለሚያደርገው የነጻጅ ዘይት ፍለጋ በኪራይ መልክ በሱልጣን አየር መንገድ



ካፕቲን ዋልጌን ገሊን

እንዲጠቀም ቢጠየቅ የማይፈልግ መሆኑን (በኢትዮጵያ አየር መንገድ ባለሥልጣኖች ተጽእኖ ሳይሆን አይቀርም) ከገለጸ በኋላ ሱልጣን አየር መንገድ ፈረሰ።፤ የኩባንያው አስተዳዳሪ ኩሎኔል ሮቢንሰን ከሥራቸው ተሰናብተው ወደ አየር ኃይል አስተማሪነታቸው ተዛወሩ። ተቀጥረው መጥተው የነበሩ ሁለት ዩጎዝላቭያውያን ፓይሎቶችም ወደ ሀገራቸው ተመለሱ።

ይህ አይርጥላን በጥንቃቄ የተሠራ ስለነበረ አየር መንገድ ካሉት አይር ጥላኖች የተሻለ ነበር። በተለይ ሞተሮቹ አዳዲሶች ነበሩ። ባለቤት ሳይኖረው ያለ አገልግሎት ብዙ ጊዜ ሜዳ ላይ ቆሞ (አልፎ አልፎ በኢትዮጵያ አየር መንገድ አስፈላጊ መለዋወጫዎች በብድር ሳይጠቀሙም አልቀረም) በዝገትና በጥንቃቄ ጉድለት ፈራርሶ ሜዳ ላይ ቀረ።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ መገናኛ አገልግሎት

የኢትዮጵያ የአየር መንገድ የመጀመሪያው ሬዲዮ ጣቢያ የተቋቋመው የዱሮው አይርጥላን ማረፊያ አካባቢ ይገኝ ከነበረው መሥሪያ ቤቱ አካባቢ ነው። ጠቅላላ የመገናኛ መሣሪያው በጦርነቱ ጊዜ የገቡት የእንግሊዝ ጦር ኃይሎች ወደ ሀገራቸው ሲመለሱ የሸጡት ሲሆን፤ ጣቢያው በአየር መንገዱ የመጀመሪያ አስተዳዳሪ ስም "ሆሎዌይ" እየተባለ ሲጠራ ቆይቷል።

የመጀመሪያው የሬዲዮ ሠራተኛ ሄንሪ ማርሻል (Henry Marshall) ሲሆኑ ብዙም ሳይቆይ በጣቢያ ኃላፊነት የተመደቡት የቲ.ደብልዩ.ኤ ሠራተኛ ሆነው የመጡት ኮንዶኒስ (Condonis) የሚባሉ የግሪክ ተወላጅ ነበሩ። ከላይ የሱልጣን አየር መንገድ የበረራ ፈቃድ ለማግኘት ማሟላት ያለባቸው ነጥቦች ላይ እንደተጠቀሰው፣ ረጅም ሰዓት በረራ ለሚያስፈልገው የውጭ አገር በረራ ከሁለቱ አብራሪዎችና አንድ ቴክኒሻን በተጨማሪ፣ የሬዲዮ ሠራተኛ ወይም በናቪኔሽን የሠለጠነ ባለሙያ ማብረር የአንዳንድ አገሮች ሕጋዊ ጥያቄ ነበር። ይህን የሰው ኃይል ለማሟላት መጀመሪያ አዲስ አበባ የሚገኙትን ግሪካውያንና በኋላም ከግሪክ በማስመጣት ሬዲዮ ፕራተሮች ተቀጠሩ። (ንጉሠ ነገሥቱ ለጉብኝት ወደ ሪፔፌ - ደቡብ አሜሪካ ሲሄዱ እትላንቲክ ውቅያኖስን

ስለሚያቋርጥ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለአንድ ጊዜ በረራ ብቻ ናቪኔተር ከሰዊዝ አየር መንገድ አስመጥቷል። ናቪኔተር የሚያስፈልገው ከዋክብትን ሴክስታንት በሚባል መሣሪያ አቅጣጫቸውን አግኝቶ የበረራውን መስመር ለመቀመር ነው)። አገር ውስጥ በአንዳንድ የአይርጥላን ማረፊያ ሜዳዎች የሬዲዮ ጣቢያ ማቋቋም ባስፈለገ ጊዜ የእንግሊዝ ወታደራዊ ርዳታ ያሠለጠናቸውና ከጦር ሠራዊቱ ሊሰናበቱ የቻሉት "የሲግናል" ወጣቶች ተቀጠሩ። እነዚህ ወጣቶች በሬዲዮ አፕራተርነት በሚገባ የሠለጠኑ ስለነበሩ ከፍተኛ ደረጃ ባላቸው አይር ጥላኖች ላይ በውጭ በረራ ጭምር ተመድበው ሠርተዋል። ከነሱም ውስጥ አቶ ዘውዴ በዳዳና አቶ ኒቆሊሞስ ይጠቀሳሉ። ከአየር ኃይል የመቶ አለቃ ኃይሉ ወልደሰማያት በዝውውር የሬድዮ አፕራተርነት በረራ ሥራ ጀምረው የመገናኛ ክፍሉን ከውጭ ተወላጆች ተረክበው መርተዋል። ቀጥለውም የአፕራቲን መምሪያ ረዳት ሆነው ካገለገሉ በኋላ እስከ መምሪያ ሀላፊነት ደረጃ ደርሰዋል። ከአየር ኃይል በልዩ ልዩ ምክንያቶች ተሰናብተው የነበሩ የሬዲዮ አፕራተሮችም በበረራና በየጣ ቢያ ተመድበው ሠርተዋል።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የመገናኛ አገልግሎቱን አሻሽሎ ወደ ቴሌታይግራፍ በለወጠበት ጊዜ ከቴሌኮምዩኒኬሽን በተገኘው ኮንትራት ሌሎች አየር መንገዶችንም በማስተናገድ ብዙ አገልግሎት ሰጥቷል። በመጨረሻም አገልግሎቱን ወደ ኮምፒዩተር ክፍ ሳይረገጠት ጊዜ፤ በአቶ ኃይሉ ፈለቀ የሚመራ የቴሌታይግራፍ ክፍል ኃላፊዎችና ሠራተኞችን ወደ ዓለም አቀፋዊው ድርጅት ወደ "ሲታ" በማዘዋወር፤ አዲስ አበባ ላይ የሲታ መሥሪያ ቤት እንዲቋቋም አየር መንገዱ ረድቷል።

የጅቡቲ አየር መንገድ

ኤርትራ በእንግሊዝ አስተዳደር ስር በነበረችበት ጊዜ በግንድ ሥራ ተሠማርተው የሚኖሩት ሚስተር ጆን ረስል ዋና ቢሮአቸው አሥመራ ከተማ ሆኖ ካሊፎርኒያ ለሚገኘው ትራንስአሽን ኤየርዌይስ ወኪል ነበሩ። ካፕቴን ዊሊያም ፐርስ የተባሉት ደግሞ በኢትዮጵያ አየር መንገድ የፓይሎቶች አለቃ እንዲሆኑ ከአሜሪካ ተቀጥረው ከመጡ በኋላ ሰጥቶት ጊዜ ሠርተው፤ የመጡበትን ሥራ ይተውና ከሚስተር ረስል ጋር በመሻረክ በአንድ ሲ-46 አይርጥላን የጅቡቲ አየር መንገድን መሠረቱ።

የጂቡቲ አየር መንገድ እንዲበር የታቀደው ወደ መካከለኛው ምሥራቅና የኢትዮጵያ አየር መንገድ በሚበርባቸው መሥመሮች ነበር። እነዚህ ሁለት አሜሪካውያን የኢትዮጵያ አየር መንገድ ያገኝ የነበረውን ዓይነት የኤክስፖርት ባንክ ብድር ለማግኘት አዲስ አበባ የሚገኘውን የአሜሪካ ኤምባሲ ትብብር ይጠይቃሉ። ኤምባሲውም ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አገልግሎት ጋር ለመወዳደር ታስቦ የተቋቋመ መሆኑን ተገንጠሎ ኤምባሲው ርዳታ ለመስጠት አለመቻሉን አስታውቋቸዋል። ከዚህም ሌላ በዚህ ንግድ ውስጥ ልዑል መኩንን እንዲገቡ በማድረግ ሐረር ውስጥ የአይሮፕላን ማረፊያና ሆቴል ከነጎልፍ መጫወቻ ሜዳው አሠርተው የቱሪስት ንግድ ለመጀመር የረጅም ጊዜ ዕቅድ ነበራቸው።

ሚስተር ፒርስ «አየር ጂቡቲ» ኩባንያን እየመሩ ሳለ የትራንስ አሸን ሀብት የሆነ ወደ 48,000 የአሜሪካ ዶላር የሚያወጣ ልዩ ልዩ ኢንቨስትሜንት አሥመራ አካባቢ አሸሽተዋል። በመባል አሜሪካ ውስጥ ክስ ተመሥርቶ ስለተፈረደባቸው የኩባንያውን የባለቤትነት መብታቸውንም አጥተዋል። ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ጋር መወዳደሩም ሆነ ሐረር ላይ ትልቅ ሆቴል የመሥራቱ ሀሳብም በዚህ ተጨናግፎ ቀረ።

ከዚህ ሌላ በዚያን ጊዜ ወደ አዲስ አበባ ይበር የነበረው ተወዳዳሪ፣ ሶብል ኤየር (Soble Air) ይባል የነበረው የቤልጂየም አየር መንገድ ነው። አየር መንገዱ በወቅቱ በአ ቤስ ኩባንያ፣ የነዳጅና የጠቅላላ ሽቀጥ አስመጪና ላኪ ኩባንያ (A. Besse Co) አስተዳዳሪ ሚስተር ቪርትስ ይመራ ነበር። ይህ አየር መንገድ ከአዲስ አበባ ወደ አውሮፓ የሚበረው እሱ ብቻ ሆኖ፣ በወር ያገኝ የነበረው 8,000 የኢት. ብር አያዋጣኝም በማለት በረራውን አቋርጧል።

የግብጽ አየር መንገድ "ምስር ኤየር" በዚህ ጊዜ ወደ አዲስ አበባ መብረር ጀምሮ የነበረ ቢሆንም ብዙም ሳይቆይ አቋሟል።

የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር አማካሪ

ሚስተር ጆን ስፔንሰር ከጣሊያን ጦርነት በፊትና በጎላ ወደ አገራቸው እስከሄዱበት ጊዜ ድረስ በኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት መንግሥት የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር አማካሪነት ተመድበው ከፀሐፊ ትእዛዝ አክለሉ ኃብተ ወልድ ጋር ለብዙ ዓመታት ሠርተዋል። እኚህ ሰው በተለይ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ምሥረታ ወቅት ከሳንፍራንሲስኮው ግንኙነት ጀምሮ ውሳኔ መስከረም 1 ቀን 1939 ዓ.ም እስከተፈረመ ድረስ የተደራደሩና በጎላም ለብዙ ጊዜ በሕግና በውል ድርድር አየር መንገዱ ለሚያስፈልገው ርዳታ የተከታተሉ ናቸው። እንዲሁም ለኢትዮጵያ አየር መንገድ የአሜሪካኖች አስተዳደር ጽኑ መሠረት እንዲኖረው ከፍተኛ አስተዋጽኦ አድርገዋል። በመጀመሪያ አየር መንገዱ በአስተዳደር ጉድ ለት ምክንያት ለመውደቅ በተቃረበበት ጊዜ በኢትዮጵያ መንግሥት በኩል ጉዳዩ በአማካሪነታቸው ስለሚመለከታቸው አየር መንገዱን ለማስተዳደር በመጡት አሜሪካኖችና በአሜሪካ የውጪ ጉዳይ ሚኒስቴር መካከል እንደ ድልድይ ሆነው አዲስ የተከሰተውን ችግር ለመፍታት ሞክረዋል። ይህ በመሆኑ ታህሳስ 24 ቀን 1939 ዓ.ም ወደ ዋሽንግተን ተገዘው ከአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ባለሥልጣኖች ጋር የሚከተለውን ተወያይተዋል።

1. በኢትዮጵያ አየር መንገድና በቲ.ደ.ብልዩ.ኤ መካከል የተፈረመው ውል አንቀጽ 22 ውሉን ለመሠረዝ መብት የተሰጠው ለቲ.ደ.ብልዩ.ኤ ብቻ በመሆኑ ለኢትዮጵያ አየር መንገድ ተመሳሳይ መብት ሊኖረው እንደሚገባ፤
2. የኢትዮጵያ አየር መንገድ በዓመቱ መጨረሻ መካከል ያለበት ዕዳ 25% የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ የአስተዳደር ክፍያ ስለሆነ በጣም ብዙ ገንዘብ በመሆኑ መቀነስ እንዳለበት፤
3. አየር መንገዱ በኪሳራ ምክንያት የሚዘጋ መሆኑን ለጉዞ ከተነሱ በጎላ መልእክት ስለደረሳቸው ከችግሩ ለመዳን የሚያስችል ምን ዓይነት ርዳታ ወይም መፍትሄ ለማግኘት ይቻል እንደሆነ ለማወቅና፤
4. የኢትዮጵያ ንጉሥ ነገሥት መንግሥት በተለይ ንጉሠ ነገሥቱ ለሚከሰር ሥራ ተጨማሪ ገንዘብ ለማውጣት እንደሚይፈልጉ

አስረድተው በመጀመሪያ የመጡት የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ ተሰናብተው አዲስ የተተኩት አስተዳዳሪ ካፕቲን ጎሊን የመፍትሄ ፍንጭ አለማሳየታቸውን ይገልጻሉ። በተጨማሪም «የኢትዮጵያ መንግሥት ኮንትራቱን ወደ ፓን አሜሪካን ለማዛወር ፍላጎት ሳይኖረው አይቀርም የሚል አስተሳሰብ እንዳለ አውቃለሁ የሚል አስተያየት» ያቀርባሉ።2

በአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር በኩል የተሰጣቸው መልስ፤ «በግንቦት ወር በዚህ ጉዳይ የተደረገው ስብሰባ ውጤት ለማሳየት እንዲችል ጊዜ እንዲሰጠው ያስፈልጋል። በተለይ አዲሱ አስተዳዳሪ ካፕቲን ጎሊን የሥራቸውን ውጤት እንዲያሳዩ ዕድል ይሰጣቸው። በተጨማሪ የኢትዮጵያ መንግሥት የአቪዬሽን ባለሞያ በአማካሪነት ቀጥሮ ሊሻሻል ይችላል የሚል አስተሳሰብ ካለ ሰዎች ማፈላለግ ይሻለዋል። ሆኖም ኮንትራቱን እንሰርዛለን በሚል ማስፈራሪያ ከቴ. ደብልዬ.ኢ. የተሻለ አገልግሎት ማግኘት ሲቻላችሁ ድርጅቱን ለመዘጋት መታሰቡ ልክ አይመስለንም። የአቪዬሽን አገልግሎት አሜሪካ አገርም በትርፍ አይሠራም። የኢትዮጵያ ሕዝብ አሁን አገልግሎቱን ስለሰ መደው መዘጋቱ የበለጠ ችግር ሊፈጥር ይችላል። የሆነው ሆኖ የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር በቴ.ደብልዬ.ኢ.ና በፓን አሜሪካን አየር መንገድ መካከል ማማረጥ አይችልም። የዚህ ዓይነቱን ጉዳይ የሚወስነው ባለሥልጣን ሲ.ኤ.ቢ. (CIVIL AERONAUTIC BOARD) በመሆኑ ሚኒስቴሩ በንግድ ድርጅት ጉዳይ ውስጥ ገብቶ መደራደርም፤ ማግባባትም አይፈልግም» በማለት አሰናብተዋቸዋል።

ሚስተር ስፔንሰር የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበረራ መስመር ለመዘርጋት ወደሚፈልግባቸው ብዙ አገሮች ከኢትዮጵያ መልእክተኞች ጋር በሕግ አማካሪነት ሄደዋል። ለምክትሎቻቸው ለሚስተር ጋሪትሰንና ለሚስተር ፓራዲስ ጋላፊነቱን እስከሚሰጡ ድረስ ለአየር መንገዱ ብዙ ጠቃሚ ሥራዎች ሠርተዋል።

ሚስተር ስፔንሰር አንድ ቀን በዲሲ-3 ወደ ካይሮ ለመብረር አይሮፕላን ማረፊያ ደርሰው ከመሳፈራቸው በፊት አይሮፕላኑ ተበላሽቶ ይመለሳል። በዚህ ጊዜ የአይሮፕላኑን አብራሪነቱን፣ ቴክኒሺያንነቱን፣ የዕቃ ግንኙና አቅራቢነቱን፣ አስተዳዳሪነቱንና መላውን አሠራር የያዙት አሜሪካኖች ሆነው አንድ "ካርቡሬተር" ለማግኘትና ለመለወጥ ሳይቻል ቀርቶ ጉዟቸው ለአምስት ቀናት ስለዘገየ ይኩሩበት የነበረው ድርጅት ጉድ

ሠርቷቸዋል። በዚህ ምክንያት ለብዙ ጊዜ በአየር መንገዱ ቅር መሰን ታቸውና ቂም መያዛቸው በአሜሪካኖቹ ዘንድ ይጫነዋል።



ሚስተር ጋሪትሰን

ካይሮ ላይ የነበረው የጥገና ወጪ

በ1940ዎቹ የነበረው የቴ.ደብልዬ.ኢ. አስተዳደር በዋናው መሥሪያ ቤትና በኢትዮጵያ አየር መንገድ ብቻ የተወሰነ አልገበረም። ሳውዲ አረቢያ፣ አራምኮ፣ ኢራን አየር መንገድና ግሪክ ላይን የሚባሉትንና ሌሎችንም ያጠቃልላል ነበር። ይህ በልዩ ልዩ አገራት በስፋት የያዙት ገበያ በተለይ የተጠቀሱት አገሮች የሚጠቀሙበት አይሮፕላን ተመሳሳይ ሆኖ፣ የሚያስከፍሉትን የአገልግሎት ክፍያ ለሁሉም በማከፋፈል ገበያ ላይ በግል ከሚገዛው የተሻለ ዋጋ መሆን ሲገባው፣ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሚከፍለው ከባድ በመሆኑ እስከ መዘጋት ድርሰ ነበር።

ግንቦት 14 ቀን 1940 ዓ.ም ቴ.ደብልዬ.ኢ. የሚያስከፍለው የአሜሪካ ዶላር ወጪ በመጠየቂያ እንደቀረበው በተለይ ካይሮ ላይ ለሠራተኞቹ የሚከፈለው የእጅ ዋጋ ሆነ የዕቃው በጣም ከፍ ያለ ነበር። ይህ ዕዳ



ግለሰብ ጆን ስፒንሰር

ሁለቱንም ኩባንያዎች ብዙ አጫቃጭቆ በአዲተሮች በተደረገው ምርመራ ብዙውን በማስተካከል ቅንሳ ተደርጓል። የኢትዮጵያ ባንክ ገዢ የነበሩት ሚስተር ብላወር ከአክሲዮን ባንክ \$5,730,000 ዶላር ለመጠየቅ ማመልከቻ አቅርበው \$3,000,000 ዶላር ብቻ አግኝተዋል። የዚህ ብድር መነሻው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ቢሆንም የዶላር ክፍያው ከፍ በማለቱ በሳቸው አቀማመጥ ለሁለት ዓመታት ያሰቡት የውጭ ምንዛሪ በዘጠኝ ወራት አለቀ። ከላይ የተጠየቀው ብድር የቲ ደብልዩ ኤን ዕዳ ለመክፈል እንዲያስችል ነበረ።

በሆሎዌይ አስተዳደር የሂሳብ ሹም የነበሩት ሚስተር አቦርሚላር አየር መንገዱን ለመምራት እንደተረከቡ እንደ በፊቱ አስተዳደሩ ደካማ ነው በማለት መለወጥ ነበረባቸው። ነገር ግን አቦርሚላር የተረከቡት የተበላሽ አስተዳደር መሆኑ ብቻ ሳይሆን፤ ብዙ መሣሪያዎች መገዛታቸውና በየጊዜው የገንዘብ ጥያቄም የማቅረባቸው ምክንያት ሳያባብሰው አልቀ ረም። ለምሳሌ፤ የሬዲዮ ጣቢያ ለአዲስ አበባ፤ ጂማ፤ ድሬዳዋና አዋሽ፤ ለአይሮፕላኖች አቅጣጫ መስጫ (Radio Beacon) ለአዲስ አበባ፤ ለጎን ደርና ለአዋሽ ማስገባት ያስፈለገው በሳቸው ጊዜ ነበር።

ሚስተር ጎሊን ከሚስተር አቦርሚላር ሐምሌ 22 ቀን 1939 ዓ.ም ሀላፊነቱን ከተረከቡ በኋላ በመጀመሪያ ያተኮሩት ከቀን ወደ ቀን በሚካሄደው የሥራ ሁኔታ ላይ ቢሆንም በአብዛኛው የተከታተሉት ካይሮ ይሠራ የነበረው የአይሮፕላን ጥገና ወደ አዲስ አበባ እንዲዛወር የማድረጉን ጉዳይ ነበር። ለዚህም መጋዘን በማቋቋም አስፈላጊ አላቂ ዕቃዎች በማከማቸትና አይሮፕላኖቹን ሳይዘገዩ በማብረር አፕራሽኑንና የመሳሰሉትን አሻሽለዋል። ከአዲስ አበባ ወደ ናይሮቢ፤ ጂቡቲና ኤደን የነበረው የበረራ መስመር መንገደኛ እየጨመረ ሄደ። በተለይ በዕቃ ጭነት በኩል ነጋዴዎች እምነት እያደረገባቸው በብዛት ያስጭኑ ጀመረ። በአሥመራ በኩል ወደ ካይሮ የሚበረውም አትራፊ ሆነ። ከዚህም በላይ በመንግሥት በኩል አየር መንገዱ ለሚያስፈልገው ጉዳይ የኢትዮጵያ መንግሥት አማካሪ ሆነው የመጡት ሚስተር ጋሪትሰንና ሚስተር ፔሪ ፊሎውስ ያልተቆጠበ ርዳታ አድርገውላቸዋል። ከሁሉም በላይ ካፕቴን ጎሊን ከገገሠ ነገሥቱ ክብርና ሞገስ አግኝተዋል። ገገሠ ነገሥቱ በአገር ውስጥ ለገብኝነት በሚያደርጉት በረራ፤ ጎሊን ከሚያበሩበት ጠባብ የበረራ መቆጣጠሪያ ክፍል ድረስ እየመጡ አብዛኛውን የበረራ ስዓት አብረው ሲያሳልፉ ካፕቴን አንዳንድ ጉዳይ የማስፈጸም ችሎታ እንደነበራቸው ይነገራል። በዚህ ጊዜ ትልቁ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ችግር የቲ.ደብልዩ.ኤ. የአገልግሎት ዋጋ ክፍያ ስለነበር የኢትዮጵያ

መንግሥት አሁንም ከገንብራቱ የሚሻሻልበትን ዘዴ ቲ.ደብልዩ.ኤ. እንዲፈልግ በተለይ በማይል (1.6 ኪ/ሜ) 0.04 ሣንቲግም የሚከፈለው የተወሰነ ቋሚ ክፍያ እንዲሆን ጠይቋል።

የኬ.ኤል.ኤም. (የኔዘርላንድ አየር መንገድ) አምስት ባለሥልጣኖች ወደ አዲስ አበባ መምጣት «አየር መንገዱን ለመውሰድ ሳይሆን አይቀርም የሚል» ወሬ አስነሳ። የአሜሪካኖቹ ስጋት «የኢትዮጵያ አየር መንገድ በውጭ ምንዛሪ የሚቀበለው ምንም ዓይነት ገቢ የለውም፤ ለውጭ ተወላጆች የሚከፍለውን ደሞዝ ከየት ያመጣው ይሆን?» የሚለው ጥያቄ ነበር። ሆኖም የባለቤትነት ዕጣሞቹን የያዘው ገንዘብ ሚኒስቴር ወይም ቤተ መንግሥት ስለሆነ ገበያ ላይ 6.75 እስከ 7 የምሥራቅ አፍሪካ ሽልገን የሚያወጣው የአሜሪካ ዶላር ተመንዘሮ ደሞዛችንን አናጣም የሚል የአሜሪካ ፓይለቶች አስተሳሰብም ነበር። በዚህ ጊዜ የአሜሪካ መንግሥት ተመልካች ሆነ ግለሰብ ለአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ሲጽፍ «የኢትዮጵያ አየር መንገድ ላደረገው ርምጃ ከዓመታዊ ሪፖርት ማግኘት ይቻላል» ይልና፤ «መታወቅ ያለበት ይህ ኩባንያ የኢትዮጵያና የአሜሪካ ነው። አሜሪካኖች ያስተዳድሩታል። አሜሪካ ውያን ፓይለቶች ያበሩታል። አሜሪካውያን ይጠገኑታል። በምሥራቁ አህጉር ከጣሊያኑ ኢታሊያን ቲ.ደብልዩ.ኤ. በቀር አፍሪካ ውስጥ በአሜሪካውያን የሚተዳደረው እሱ ብቻ ነው። እንዲያውም ሌላ መሰል አየር መንገድ የለውም። ፓይለቶቹም በዚሁ አካባቢ በሁለተኛው የዓለም ጦርነት ያበሩ የነበሩ የአሜሪካ አየር ኃይል አባል ስለነበሩ እዚሁ አካባቢ ማቆየቱ ማንኛውም ዓይነት ችግር ቢነሣ ልንጠቀምባቸው የምንችል በመሆኑ የኢትዮጵያ አየር መንገድን መርዳት አለብን» ብሏል። በወቅቱ በዓለም አቀፍ ደረጃ በሚሰራጩ ሳምንታዊ መጽሔቶች ላይ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከፍ ያለ ገንዘብ እየከፈለ «በአሜሪካ ፓይለቶች በሚበረው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ብረሩ» የሚል ማስታወቂያዎች ያወጣ ነበር።

ስዌድ ጎሊን አስተዳደራቸውን ሲጀምሩ ከመስመር በረራ ጀምረው አንዳንዴም አሳቸው እያበረሩ፤ የአስተማሪዎችን ደረጃ ይከታተላሉ። የአየር መንገዱ ዋናው ዓላማ የመንገደኞች የበረራ ደህንነት (Flight Safety) ተጠብቆ ከአንድ ቦታ ወደ ሌላው በእንክብካቤ ማድረስ ሲሆን ይህን ትልቅ ኃላፊነት ለመወጣትና በሥራው ላይ የሚያጋጥሙትን እክሎች ለመፍታት ካፕቴን ድርጅቱን በመወከል ውሳኔዎች የመስጠት ችሎታ እንዲኖረው የበረራ ትምህርት በሚሰጥበት ጊዜ አብሮ የኃላፊነት ትምህርትም ይሰጠዋል።

አንድ ካፕቴን በዓመት አንድ ጊዜ በአንድ መስመር በሚያደርገው የሁለትና የሦስት ቀናት ጉዞ ደርሶ መልስ፤ ጠቅላላ የበረራውን ስልት

መጠበቅንና ከሌሎች ሠራተኞች ጋር አንድ አንድ ቤተሰብ በመሆን ሥነ ሥርዓት ማስከበሩን የተመለከተ ሪፖርት ያቀርባል። የሚጸፈውም ሪፖርት ተሰማኝነት እንዲኖረው አስተያየቱ ሚዛናዊ እንዲሆን ጥንቃቄ የሚያደርግ ሲሆን በየጊዜው በሚያቀርበው ሪፖርት ላይ ከአለቃው ጋር ውይይት ያደርጋል። በዚህ ዓይነት የተጀመረው አሠራር ለብዙ ጊዜ እንደመሠረት ሆኖ ሊሠርጽ የቻለው ከሁለተኛው የዓለም ጦርነት በኋላ ከተገዙት አይሮፕላኖች ጋር ፓይሎቶችና መካኒኮች እንዲመጡ በመደረጉ አንዱ ምክንያት ይሆናል። በአሜሪካ አየር ኃይል ሥነ ሥርዓት ታንጾው በሰሜን አፍሪካ አንድ አካባቢ በሁለተኛው የዓለም ጦርነት የተካፈሉ የአንድ ቡድን አባላትን ኃይል ያገኙት እኚህ ብልህ አስተዳዳሪ፣ የቲ.ደብልዩ.ኤን አመራር ከያዙት ሰዎች በአየር መንገዱ ታሪክ ውስጥ ከታወቁትና ጃክ ፍራይ ከተባሉት ስመጥር ግለሰብ ካገኙት የአመራር ስልት ጋር አጣምረው፣ በሚገባ ተጠቅመውበታል።

እነዚህ የመጀመሪያዎቹ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፓይሎት ተቀጣሪዎች፡

- ካፕቲን ኢ. ኤች. ሳልዮርስ
- " ቢል ኤች ካምፕቤል
- " ሮበርት ዊስካር ጃኒየር
- " ጆን ሬጋን ማክራ፣ በመከታተል የመጡት ደግሞ፡
- " ዊሊ ሞይልደር
- " ሮበርት ግሪን
- " ሮበርት ሙን
- " ሬይ ፋውልጆር
- " ሐንክ ኑን
- " ጂም ሐንሰን
- " ሊ ጉድማን
- " ሮበርት ሞሪስ
- " አል ኮሊና

እንዲሁም ሌሎች ፓይሎቶችና ቴክኒሻኖች ነበሩ።

የመጀመሪያዎቹ ፓይሎቶች ያገር ውስጥ በረራዎች የሚያከናውኑት የአሜሪካ አየር ኃይልን የደንብ ልብሳቸውን እየለበሱ ነበር። ወደ ኋላ ከመጡት አሜሪካውያን ሠራተኞች መካከል ከሽያጭ ክፍል ማሰተር ዳን ሪድ (Dan Reed)፣ ከትራፊክ ሚስተር ቻርሊ ሳይክስ (Charlie Sykes)፣ ከቴክኒክ ክፍል ሚስተር ሲምሰንና በአስተናጋጆች በኩል ሚስት ጌቲ ኔግሪን ይጠቀሳሉ።



የመጀመሪያው ወደ ካይር ዓለም አቀፍ በፈራ

ይህ የአስተዳደር ቡድን ዋነኛ ሥራው መንገደኛን መንከባከብ ስለነበር ከአዲስ አበባ የአንድ አይሮፕላን መነሻ ሰዓት የዘገየ እንደሆነ ጉዳዩን ለመረዳት አባላቱ ሁለት ኪሎሜትር ከሚርቀው ቢሯቸው በአንድ መኪና ተሣፍረው መጥተው አይሮፕላኑ አጠገብ በመገኘት በቅርብ ይከታተሉ ነበር። ከዚህ በኋላ «የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበረራ አገልግሎት ተሻሻለ» የሚል አስተያየት በተደጋጋሚ በጋዜጣ ይወጣ ጀመረ።



የመጀመሪያው ወደ ካይሮ ዓለም አቀፍ በረራ

አስተናጋጆችና መስተንግዶ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሥራ ሲጀምር አይርፕላኖች ውስጥ ሰብዙ ዓመታት በአስተናጋጅነት የሠሩት የውጭ አገር ተወላጆች ነበሩ። በመልክና በአቋም የተመረጡ ቆነጃጅት፣ ከግብጽ፣ ከግሪክ እንዲሁም ጊዜው የሁለተኛው የዓለም ጦርነት እንዳለቀ ስለነበር ከአብዛኛዎቹ የምዕራብ አውሮፓ አገሮች በአነስተኛ ደሞዝ በብዛት ተቀጥረዋል። በዚያን ጊዜ ኢትዮጵያዊት ወጣት ለዚህ ዓይነት የአስተናጋጅነት ሥራ ማግኘት በፍጹም አይታሰብም ነበር። ምክንያቱም ኢትዮጵያውያን ወላጆች ሴት ልጆቻቸው ውጪ አድረው እንዲመጡ በጭራሽ አይፈቅዱም። በዙጠት የባሉ ሥራ የነበራቸው ወጣት ሴቶች በአስተናጋጅነት እንዲቀጠሩ ያበረታቱ ለነበሩት ለወ/ሮ ማርታ ገ/ዳዲቅ፣ ወደ ጎሳው ዘመን በዚህ በቆነጃጅቶች በተንሸኩተረውና የሕዝብ ግንኙነት አስተማሪ በሆነው የሥራ መስክ በመሳተፋቸው ውለታውን ያልረሱት ጥቂቶች ምስጋና አቅርበውላቸዋል።

የአስተናጋጆች አሰቃ የነበሩት የአስራኤል ተወላጅቱ ሚስት ጌቲ ኔግሪን በአስተናጋጅ አሰልጣኝነት ወደር የሌላቸው አስተማሪ ነበሩ። ለአዲስ ገቢዎች አገደ ልጅን በመሆን ለአንድ ታላቅ መስፍን እንደታጩት ልጁን ረድ በሆነው ሥርዓትና የቤት አያያዝ፣ የመኪኳል፣ ገጽሕና፣ አገገላ ተግባራትና መስተንግዶ ሁሉንም በጥራት በማስተማር ይታወቃል። የሚሰጣቸውም ትምህርት አይርፕላን ውስጥ ከገቡ ጀምሮ ሥራቸውን ለመጠጠን አስከፊ ሆኖ ደረሰ ያለውን ተግባር በሙሉ ያጠቃልላል። ከመጀመሪያዎቹ አስተናጋጆች መካከል፣ ሐረገወይን ጌታሁን፣ አባቱር ይልማ፣ ሰላማዊት አድነው፣ አልማዝ በሻ፣ ገነት ተምትሜ፣ ሜሪ ቴዎድሮስ፣ ሽታዬ መንገሻ፣ ኤሊዛቤጥ ፋኔሊ፣ የሽመቤት ምህረቱ፣ ጉዳይ ዘለቀ፣ አቻምየለሽ ይርዳውና ሌሎችም ይጠቀሳሉ።

ከአየር መንገድ የወጡትም ሆነ በሥራ ላይ ያሉት አስተናጋጆች በዚህ መስመር አልፈው ወደ ትዳር ዓለም ሲገቡ የቤት አያያዣቸውና በጠቅላላ ያላቸው የመስተንግዶ ባሕል በእጅጉ ያኮራል።

በወንዶች አስተናጋጆች በኩል አነሳሙኤል ሰዐድ፣ የጣቢያ አዛዥነቱን ደረጃ ጥለው በሕዝብ ግንኙነት ሥራ መስክ የመጀመሪያዎቹ "ፐርሰርች" በመሆን የአየር መንገዱን የመስተንግዶ ሥርዓት ከፍተኛ

ደረጃ አድርሰውታል። አብዛኛዎቹ የዩኒቨርሲቲ ትምህርታቸውን ለመቀጠል ሲችሉ ለዚህ ሥራ የተመረጡት አገልግሎታቸውን አበርክተው ወደ ትምህርታቸው ተመልሰው በአሁኑ ጊዜ ከፍተኛ ደረጃ ደርሰዋል። የመጀመሪያዎቹ አስተናጋጆች አየር መንገዱ ለዚህ ሙያ ከሚሰጠው ትምህርት ሌላ፣ ወደ ፈረንሳይ ተልከው ከፍተኛ የሙያ ሥልጠና ተሰጥተዋል። በዚህ ዓይነት የተጀመረው የበረራ ላይ መስተንግዶ ተወዳዳሪ የሌለው አገልግሎት በመስጠት በተለይ የምግብ ዝግጅቱን የገጥሠ ነገሥቱ ወጥቤት ኃላፊ የነበሩትን የስዊዝ ተወላጅ፣ ሚስተር ሊገዢን አየር መንገዱ መቅጠሩን በማስታወቂያዎች እያስተዋወቀ በአካባቢ ባሉት አገሮች አየር መንገዱ ዝናን አትርፏል። በዚህ ሙያ ከስር ጀምረው በመስተንግዶ እስከ ከፍተኛ ደረጃ የደረሱትን እንደነ ፍስሐጽዮን ኃይሌ፣ ተክለዮሐንስ ኃይለማርያምና ወደ ውጭ አገር ተወካይነት የተዛወረው ተስፋዬ ተገኝ ያሉትን አየር መንገዱ አሳድጓል።

የቀድሞ ካፕቴኖች እንደ መሥራቾቹ ለረዳቶቻቸው ስለበረራ ሥነ ሥርዓት የሚያስረዱት ለመንገደኛ የሚያስፈልገውን እንክብካቤና መስተንግዶ ጨምረው ነበር። እንደ ሥነ ምግባር ባሕል (tradition) ሲወርድ ሲዋረድ የመጣውን ማስተላለፍ እንደሚገባ አስተማሪዎቹ በምሳሌነት የሚያቀርቡት፣ የአሜሪካ ህንዶችን (totem pole) አሠራር ነው። «ቀይ አሜሪካኖች በጣም ረጅም የሆነ እንጨት ለትውልዳቸው መቁጠሪያ ይጠቀማሉ። እያንዳንዱ ትውልድ በቀለም የተሸለመ ቅርጽ ያለው እንጨት ላይ ቀርጾ ለሚቀጥለው ያስተላልፋል። በዚህ ዓይነት አመራርን ለመቀጠል መቻላችሁን ካወቅን በጎሳ ነው ከአየር መንገዱ በጠረታ የምንወጣው የሚሉት ካፕቴኖች ከ20 እስከ 30 ዓመታት አገልግሎት እየሰጡ ነበር ያለፉት። እነዚህ አዛውንት በዓመት እስከ 1000 ሰዓት ለ30 ዓመት እያበረሩ ነው የወጡት። ከማገኛውም አገር ጋር ሲነጻጸር ይህ ከፍተኛ የአገልግሎት ውጤት መሆኑ ከስታትስቲክስ መረዳት ይቻላል።

በዚህ ዓይነት ይሰጥ የነበረው የመስተንግዶ ባሕል በአሁኑ ጊዜ በልዩ ልዩ ምክንያት (በተለይ የአቢይንን ወጪ ለመቀነስ) እየቀነሰ ሄዷል።

ሚያዝያ 4 ቀን 1940 ዓ.ም የወጣው «ዘ ኢትዮጵያን ሔራልድ» ጋዜጣ ስለ አየር መንገድ መሻሻል ባሰፈረው ጽሁፍ "ቁርስ አዲስ አበባ፣ ከ2600 ኪሎ ሜትር በላይ ርቀት ካይር ደርሶ እራት መብላት፣ ይህ ሁኔታ ከጥቂት ዓመታት በፊት አይታሰብም። ይህንኑ ርቀት ለመገዝ



ጊዜ 24 ነገርን በማስተማር ላይ

የሚፈጀው ከ8 እስከ 10 ቀናት ሲሆን ከአስቸጋሪ ጉዞ በኋላ ነበር የሚደረሰው" በማለት ገልጾል። አያይዞም በዚያው ዓመት የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአገር ውስጥ በሰባት ከተማዎች አገልግሎት እንደሚሰጥ ይጠቅሰና በሌሎች ሁለት ከተማዎች ሜዳ እንደተዘጋጀና በረራ እንደሚጀምር ያወሳል።

"የኢትዮጵያ አየር መንገድ ዕድገት" በሚል ርዕስ ካይሮ የተመደቡት የአሜሪካ አቪዬሽን አታቪ ግንቦት 14 ቀን 1940 ዓ.ም የጸፋት ሪፖርት እንደሚያመለክተው፣ ካፕቴን ጎሊን ወጪን በመቀነስና ሥነ ሥርዓት በማስከበር ትልቅ መሻሻል አሳይተዋል። ወጪና ገቢውን በሚዛን አስተካክለዋል። በኢትዮጵያ መንግሥት በኩል መሠራት የነበረባቸው የአይሮፕላን ማረፊያዎች አለመሠራታቸውም ተጠቅሷል።

ቀደም ሲል ለሌላ አየር መንገድ ያገለገሉ የነበሩ ሁለት ኮንቪር አይሮፕላኖች (ኢ.ቲ.ቲ 20 እና ኢ.ቲ.ቲ 21) በፋብሪካው ከታደሱ በኋላ ከኤግዚም ባንክ በተገኘ አንድ ሚሊዮን ሰባት መቶ ሺህ ዶላር (\$1.7 ሚሊዮን ዶላር) ብድር እንዲገዛ የኢትዮጵያ ፓርላማ ጥር 26 ቀን 1942 ዓ.ም ፈቀደ። ታህሳስ 17

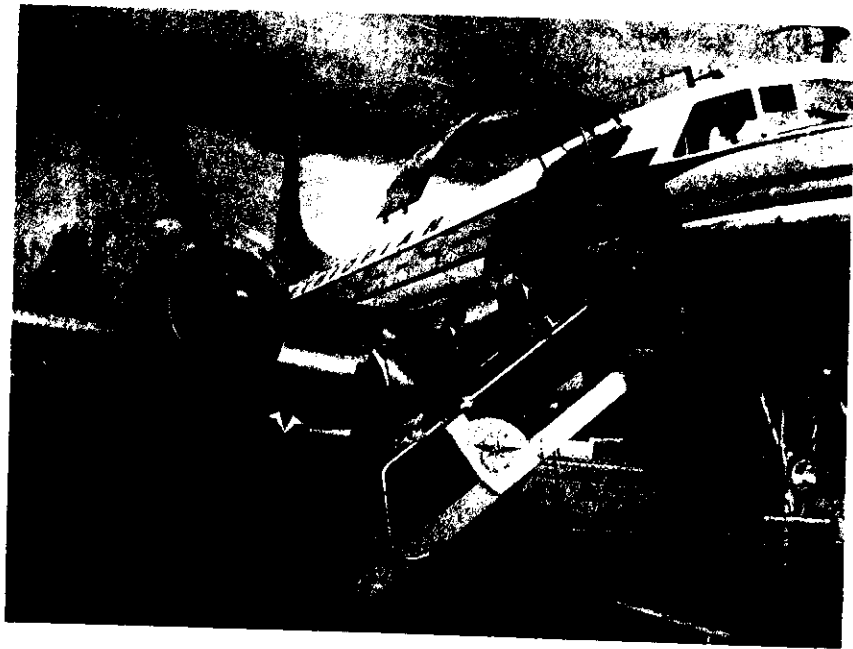
ቀን 1943 ዓ.ም አይሮፕላኖቹ አዲስ አበባ ሲገቡ ለአቀባበሉ በተደረገው ሥነ ሥርዓት ላይ በጊዜው የአሜሪካ አምባሳደር የነበሩት ሚስተር ጆርጅ ሜሪል (George R. Merrel) ባደረጉት ገግግር አየር መንገዱ እነዚህን አይሮፕላኖች በተጨማሪ በማግኘቱ "የይሁዳ ስጋ" በአየር ትራንስፖርት እንደ ሚጠነከርና በአራቱም የዓለም ማዕዘናት ዝናን እንደሚያተርፍ በመተንበይ ተናግረዋል።

የአዲስ አበባና የአሥመራ አይሮፕላን ማረፊያ ሜዳዎች ከባሕር ጠለል ከ2600 ሜትር በላይ ከፍታ አላቸው። የተገዙት አይሮፕላኖች ከዚህ ዓይነት ከፍታ ላይ ከሚገኝ የአይሮፕላን ማረፊያ ሙሉ ጭነት ይዘው ለመነሣት አይችሉም። ከተጠቀሱት ሜዳዎች ከተፈቀደው በላይ ተጨማሪ ጭነት ለማንሣት በሚያስፈልግበት ጊዜ ከአይሮፕላኑ ግራና ቀኝ ክንፍ ሥር የሚሰኩት ሁለት አነስተኛ የጀት ሞተሮች ተጨማሪ ኃይል ለማግኘት ይጠቀሙ ነበር። ከዕለታት አንድ ቀን በዚህ መልክ የተስተካከለ አይሮፕላን ከአሥመራ ሲገባ ከአንደኛው ክንፍ ስር ያለው የጀት ሞተር ፈንድቶ የአይሮፕላኑን አካል ስለገዳው አሥመራ ቆሞ ለመጠገን ስምንት ወራት ፈጅቷል። በጥገናው ላይ የተካፈሉት የኮንቪር 4-ብሪካና የኢትዮጵያ አየር መንገድ የጥገና ክፍል ሠራተኞች ነበሩ። ከዚህ በኋላ በጀት ሞተሮች ረዳትነት ማስነሣቱ ቀረ። ኮንቪር ኢ.ቲ ቲ-22 ከቤልጂየም አየር መንገድ "ሳቢና" ተገዝቶ የኢትዮጵያ አየር መንገድ አርማው ብረስልስ ከተቀባ በኋላ ሐምሌ 15 ቀን 1943 አዲስ አበባ ገብቶ አገልግሎቱን ቀጥሏል።

አየር መንገዱ ከተመሠረተ ጀምሮ በዓለም አቀፍ መስመር ወደ ካይሮ፣ ካራቺ፣ ቦምቤይና ናይሮቢ ያበራቸው የነበሩት ዲ.ሲ-3 አይሮፕላኖች በሰዓት በአማካይ 256 ኪ/ሜ ይበሩበት የነበረውን ከፍታ ጨምሮ በ360 ኪ/ሜ መብረሩ በተለይ ራቅ ላሉት በረራዎች አገልግሎቱን አሻሽለው ታዩዋል። አይሮፕላኖቹ ያላቸው የሞተር ጉልበት ከዲ.ሲ-3 ሰማም ከፍ ያለ ስለነበረ ፍጥነትና ከፍ ብለው መብረራቸው ፓይሎቶችን ሲያስደስቱ በቴክኒሺያኖች በኩል ቅሬታ አስከትሏል። በተለይ ሞተራቸውና በኢሊክትሪክ በኩል የነበራቸው ብልሽት ብዙ የራስ ምታት አስከትለውባቸው ነበር። መጀመሪያ ወደ ኢትዮጵያ ከመጡት አሜሪካውያን መካኒኮች አንዱ የሆኑት ሚስተር ሌፍቲ ህንገርፎርድ (Lefty Hungerford) በዚህ አይሮፕላን በነበራቸው ልዩ ችሎታ ይታወቃሉ። ከላይ እንደተገለጸው ከአዲስ አበባና ከአሥመራ ከብደት ያለው ጭነት ማንሣት አቅማቸው ውሱን ስለነበሩ፣ ከአዲስ አበባ ወደ አቴን - ግሪክ ለመብረር የመንገደኛው ቁጥር ከ25 የበለጠ ከሆነ፣ ከአዲስ አበባ ጥዋት ሁለት ሰዓት ተኩል ተነስቶ አዋሽ ነጻጅ በመሙላት፣ ከአዋሽ - አሥመራ፣ ከአሥመራ -



ግሪ ንቲ ነገሪን በግስተማር ላይ



ኮንቨር 240 አይርፕላን

ምጽዋ ነዳጅ ለማግኘት፤ ከምጽዋ - ፖርት ሱዳን ከዚህ መንገድኛ ማግኘት ፈቃድ አልነበረም። ከፖርት ሱዳን - ካይሮ፣ ከካይሮ - አቴን ከምሽቱ ስድስት ሰዓት ገደማ ይደርሳል።

በዚህ ጊዜ ሌላ ተወዳዳሪ የሆነው አሊታሊያ አሥመራ ድረስ ያበር የነበረው ዲሲ-4 አይርፕላን ምንም እንኳን ባለ አራት ሞተር ቢሆንም ከፍ ብሎ ለመብረርና የመንገደኞችን ምቹት ለመጠበቅ እምቅ አየር ለመያዝ ያልተሠራ (unpressurized) በመሆኑ፤ በዚያን ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወደ አውሮፓ የሚያበረው ባለ ሁለት ሞተር ኮንቨር አይርፕላን መጠነኛ ከፍታ ይዞ መንገደኞችን በተሻለ የውስጥ ምቹት (pressurized) ለማብረር ችሏል። ውድድሩ ምቹት ወይም አራት ሞተር ያለውን ማብረር ነበር። ነገር ግን አሊታሊያ በቀደምትነት ዘመናዊ የሆነውንና ከፍ ብሎ በምቹት ለመብረር የሚችለውን ባለአራት ሞተር ዲሲ-6 አይርፕላን ወደ አሥመራ ለማብረር መሰጠቱን አስቀድሞ ለሲቪል አቪዬሽን አስታውቆ፤ በጊዜያዊ ፈቃድ መብረር ጀመረ። ይህን ሁኔታ የአየር መንገድ ባለሥልጣኖች እንዳወቁት ውድድሩን

ስለማይችሉት ሲቪል አቪዬሽን ጥያቄውን ተቀብሎ ከመፍቀዱ በፊት አስተያየታቸው መጠየቅ እንደነበረበት ለመንግሥት አመለካከቱ። ያለአግ ባብ ስለተፈቀደ የአሊታሊያ የዲ-6 በረራ ፈቃድ ተሰረዘ። ሆኖም አሊታሊያ ዲሲ-4 አይርፕላኖቻቸውን ከሸጡ በኋላ በመሆኑ ወደ አሥመራ የሚያደርጉት በረራ ተቋርጧል። ይህን ሁኔታ የፈጠሩት ኢትዮጵያ አየር መንገድ ውስጥ ያሉት የቲ.ደ.ብል.ዲ. (TWA) አሜሪካውያን ሠራተኞች ስለሆኑ ቁጭታቸውን ቲ.ደ.ብል.ዲ. ወደ ሮም በሚያደርገው በረራ ለመወጣት እንደሚሞክሩ ቲ.ደ.ብል.ዲ. ጠርጥ ሯል። ሌላው ተወዳዳሪ ቢ.ኢ.ኤ.ሲ. (BOAC) ከኤደን ወደ ካርቲም በሚያደርገው በረራ አዲስ አበባ ወይም አሥመራ ላይ ቆሞ ወደ ሉንደንና ሌሎች ዓለም አቀፍ ከተማዎች የሚሄዱትን መንገደኞች ለመሸማት ጥረት ያደርግ ነበር። በመጠኑ የአየር መንገድ ሽያጭ ክፍል የሚያደርገው የመከላከል ጥረት እየተሳካ ሄዶ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የመስተንግዶ ዝና እየሰፋ ሄደ።

የአየር ኃይል አብራሪዎች ወደ አየር መንገድ መዛወር

ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ከአየር ኃይል ወደ አየር መንገድ ተዛውረው ሙሉ ለሙሉ አሜሪካውያን ብቻ ይሠሩት በነበረው ሙያ እንዲሳተፉ የነበረውን እቅድ በከፍተኛ ኢትዮጵያዊነት ስሜት በሥራ ላይ አውለው ለፍጻሜ ካደረሱት የሲቪል አቪዬሽን ዳይሬክተሮች አንዱ አቶ ተክሲ ሮሮ ናቸው። አየር መንገድ ጥር 25 ቀን 1943 ዓ.ም ስለ አዲስ ፓይሎቶች ያወጣው ማስታወቂያ፣ ከታህሳስ 23 ቀን 1943 ዓ.ም ጀምሮ ለሀገር ውስጥ በረራ በረዳትነት የሚያገለግሉ ፓይሎቶች ከአየር ኃይል እንደሚ መጡና በዚህ ደረጃ ያሉት የአሜሪካ ፓይሎቶችን እንደሚተኩና ከስድስት እስከ ስምንት የሚሆኑት ፓይሎቶች የ500 ሰዓት የበረራ ልምድ እንደሚኖራቸው ይገልጻል። ይህ ማስታወቂያ የሚመለከታቸው ስምንት የሚሆኑ አሜሪካውያን ስለ ሆኑ የቀሩትንም ፓይሎቶች ሞራል ይካ ይሆናል የሚል ፍራቻም ነበር። አዲስ የተገዙትን ኮንቨር አይር ፕላኖች ለማብረር ተጨማሪ ፓይሎቶች ስለሚያስፈልጉ፣ ከዚህም በላይ ለሚቀጥሉት ሁለት ዓመታት በየጊዜው የሚወጡት ታስቦ ማንኛቸውም ሳይወጡ ሥራቸውን ለመቀጠል እንደሚችሉ አስተዳደሩ አስረድቶ ፓይሎቶችን ያረጋጋል። ለአሜሪካኖች ረዳት ፓይሎቶች የሚያስፈልግበት ሌላው ምክንያት ወደ ናይሮቢ የሚበረው አይርፕላን ለአዳር የሚሄድ መሆኑ ነው። በዚያን ጊዜ ኬንያ ገና በቅኝ ግዛት እገዛዝ ስር ስለነበረች ማንኛውም ጥቁር ሰው ስታንሊይ ከሚባለው ትልቅ ሆቴል መግባት



ኮንሲር 240 አይርፕላን

ምድብ ነጭ ለመግኘት፤ ከምድብ ፕሮጎን ልዩን ከዚህ ጋር

አይፈቀድለትም ነበር። አሜሪካውያን ረዳቶችም ቁጥራቸው እየመነመነ ሲሄድ፤ የሆቴሉ አስተዳዳሪዎች አይተው እንዳላዩ በመሆን፤ ኢትዮጵያውያን ረዳት ፓይሎቶችን ማስተናገድ ጀምረው ነበር።



በመጀመሪያ ወደ አየር መንገድ የተዛወሩት የአየር ኃይል መኮንኖች

ከአየር ኃይል ወደ አየር መንገድ ግንቦት 15 ቀን 1943 ዓ.ም የመጀመሪያዎቹ ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ሆነው የተዛወሩት መኮንኖች፤ ዓለማየሁ አበበ፣ ኃይለ ገማ፣ አሰፋ አየላና ግርማ በዳኔ ናቸው። አየር መንገዱም ወዲያውኑ አስፈላጊውን ትምህርት ሰጥቶ መሥመር ላይ ሦስቱን በረዳት አብራሪነት መድቧል። የመቶ አለቃ ኃይለ (ኩሱኔል) ወደ አየር ኃይል ተመልሰው በትራንስፖርት ስኳድሮን ውስጥ የመጀመሪያው ኢትዮጵያው የዲ.ሲ.3 ካፕቲን ሆኑ። ሦስቱን ኢትዮጵያውያን አየር መንገዱ እስከሚቀጥር ድረስ ካፕቲንም ረዳቱም አሜሪካኖች ነበሩ። በዚህ ጊዜ ከአሜሪካ ተቀጥረው የሚመጡት

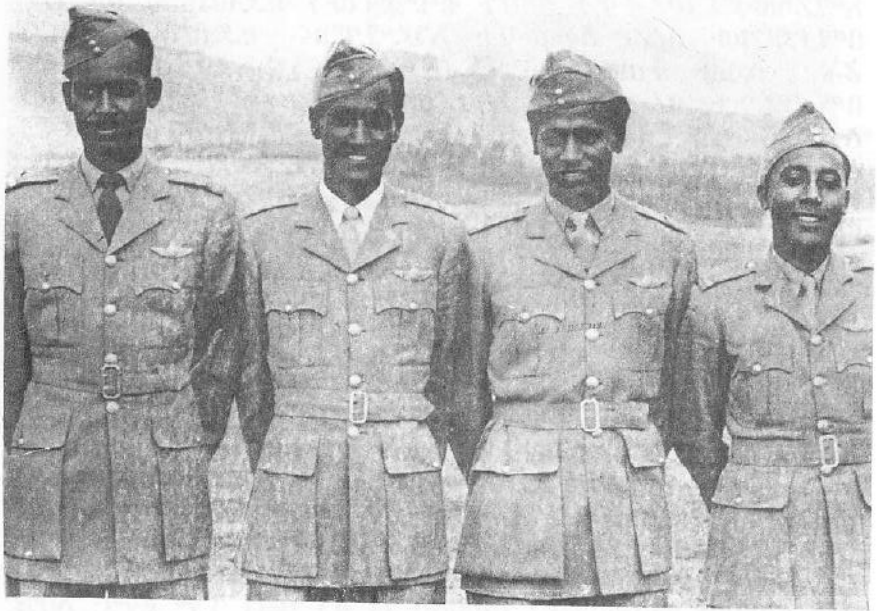
ፓይሎቶች መመዘኛ ቢያንስ 4000 የበረራ ሰዓት እንዲኖራቸውና ከዚህም ውስጥ 2000 ሰዓት በካፕቲንነት እንዲሆን ይጠይቃል።

ከላይ ከተጠቀሱት ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች በተጨማሪ አምስት ፓይሎቶች ከአየር ኃይል ለአየር መንገድ አገልግሎት ወደ እንግሊዝ ተልከዋል። እነዚህም ከሁለተኛ ኩርስ አራት መኮንኖች ነበሩ። እነሱም አፈወርቅ ወርቁ፣ አዳሙ መድሃኔ፣ መኮንን ገብረ ሚካኤልና ደስታ ኃይለ ሲሆኑ ከሦስተኛው ኩርስ አብርሃም ዝቸኝ ናቸው። አምስቱ ፓይሎቶች ዓለም አቀፍ ሲቪል አገልግሎት በሰጠው ስነ-ምግባር እንግሊዝ አገር ወደሚገኘው ሐምሌ፣ የፓይሎቶች ማሰልጠኛ ኮሌጅ ተልከው ከተማሩ በኋላ ለትራንስፖርት ፓይሎትነት ብቁ የሚያደርገውን የጽሑፍና የበረራ ፈተናቸውን አልፈውና ይህንንም የሚያስረዳ የምስክር ወረቀታቸውን ተቀብለው ወደ ሀገራቸው በመመለስ አየር መንገድ በረዳትነት ተቀጥረዋል።

ከአሜሪካ የሚቀጠሩት አሜሪካውያን ፓይሎቶች ለአንድ ክረምት የሀገር ውስጥ የረዳትነት በረራ ያደርጉና በሚቀጥለው ዓመት በቀላሉ ወደ ካፕቲንነት ደረጃ ያልፋሉ። ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ከተቀጠሩም በኋላ ይኸው የሥራ ልምድ ቀጥሎ አዲስ የተቀጠሩት አሜሪካውያን የቅደም ተከተልን መስመር እየዘለሉ ያለምንም ችግር ካፕቲን ይሆኑ ነበር። የአፕሪልን መሪ የነበሩት ካፕቲን ቪክተር ሐረል «ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች በመጀመሪያ የአሜሪካን የፓይሎቶች ፈተና (ኤፍ ኤ ኤ) ማለፍ ይኖርባቸዋል። የእንግሊዝ አገር የምስክር ወረቀት አላውቅም፤ እንዲያውም አየር መንገድ ውስጥ ካፕቲን ለመሆን 2000 የበረራ ሰዓት በካፕቲንነት ማስመዘገብ ይኖርባቸዋል» ይላሉ። ስለ ኢትዮጵያውያን ዕድገት ከቦርድ ወይም ከማንኛውም ባለሥልጣን የሚመጣውን ጥያቄም አልቀበልም አሉ።

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የበላይ ቦርድና አስተዳደሩ ተስማምተው በመስከረም ወር 1947 ዓ.ም. የኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ዕድገትን አስመልክቶ ያሳለፉት ውሳኔ «ለማንኛውም ዕድገት በየደረጃው በፈተና ማለፍ ያስፈልጋል። ማንኛውም ተቀዳሚ ረዳት ፓይሎት 4000 የበረራ ሰዓት ሊኖረው ይገባል። ከዚህ ውስጥ 2000 ሰዓቱ በካፕቲንነት መሆን አለበት» የሚል ነው። የአየር መንገዱ የበላይ ቦርድ ከቀረበለት የበረራ ሰዓት መጠን ለመቀነስ አልደፈረም።

ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች «በ2000 የበረራ ሰዓት የካፕቲንነት ደረጃ ለማግኘት በመጀመሪያ ካፕቲን መሆን አለበት። ወደ አየር ኃይል እንመለስ እንጂ ውሳኔውን እንቀበልም» በማለት ተቃወሙ።፤ የበላይ



በመጀመሪያ ወደ አየር መንገድ የተዛወሩት የአየር ኃይል መኮንኖች

በርዱ ግን «ለተቀዳሚ ረዳት ፓይሎትነት ፈተናውን እስከ የካቲት 22 ቀን 1947 ዓ.ም ተቀብለው ወደ ሥራቸው የሚመለሱ ከሆነ ወደ አየር ኃይል መልሷቸው» የሚል ትእዛዝ ሰጠ። በዚህም ማስፈራሪያ መሰማ ማት አልተቻለም።



ኢትዮጵያውያን ረዳት ፓይሎቶች

ሁኔታው እየተካሄደ ሄዶ ግንቦት 3 ቀን ፓይሎቶቹ የአየር መንገዱ ሌይዘን ኦሪገን ወደነበሩት አቶ ኢድሪስ ሱሊማን ቢሮ ሄደው «አቤቱ ታችን ሚስተር ጎሊንና ሚስተር ሐረልን ለማስወጣት ብቻ ሳይሆን እርስዎንም ጨምሮ ነው፤ እስከ ግንቦት 8 ቀን መልስ ነጠናን በረራ እናቆማለን» የሚል ማስጠንቀቂያ ሰጡ። አቶ ኢድሪስ ተኮ ከመድረሱ በፊት ለሌቱታውን ለንጉሠ ነገሥቱ አቀረቡ።

ጉዳዩን ለማስረዳት አቶ ምናሴ ለማ የበርዱ ሊቀ መንበር፣ ልጅ ሚካኤል እምሩ የሲቪል አቪዬሽን ዲሬክተርና አቶ ኢድሪስ ሱሊማን

ግንቦት 4 ቀን ከንጉሠ ነገሥቱ ጋር ተወያይተው ከዚህ ስብሰባ ምንም ሳይገኝ ቀረ።

ነገሩን ለማለዘብ እንዲቻል በርዱ ግንቦት 6 ቀን ተሰብስቦ ከየካቲት 22 ቀን 1947 ዓ.ም ጀምሮ የሚከፈል ሆኖ ደሞዛቸው በዓመት በ625 ብር እንዲጨምርና ይህን ውሳኔ ያልተቀበለ ከሥራ እንዲታገድ ወሰነ። ከዚህ በኋላ ንጉሠ ነገሥቱ ሚስተር ጎሊንን ያስጠሩና "ፓይሎቶቹ እንድናልፍ የተጠየቅነው ፈተና ከሚያስፈልገው በላይ ከባድ ነው፤ እንዲያውም አስተዳደሩ ሆነ ብሎ ኢትዮጵያውያን እንዳያድጉ የተደረገ ዘዴ ነው የሚል ክስ አቅርቦታል» በማለት ማብራሪያ ጠየቋቸው። ሚስተር ጎሊን በበኩላቸው አየር መንገዱን ከአደጋ ነፃ አድርጎ ለማራ መድ በተቀየሰው ፕላን መሠረት ማካሄድ እንጂ ከሠራተኞች እምቢተኝነትን ለመቀበል አለመቻላቸውን በመግለጽ መልስ ሰጡ።

ግንቦት 12 ቀን 1947 ዓ. ም. ረዳት ፓይሎት አሰፋ አየላ የአገር ውስጥ በረራ ሲያካሄዱ ውለው ከሰዓት በኋላ አዲስ አበባ ይደርሱና ከበረራው መቆጣጠሪያው ክፍል የሚተግለውን ቀን ፕሮግራማቸውን ጠይቀው ከተሰናበቱ በኋላ በአካባቢው ከምትገኝ አንድ ትንሽ ሜዳ ላይ የመረብ ኳስ ይጫወታሉ። የበረራ ተቆጣጣሪው ኳስ ሜዳው ድረስ ይመጣና «ደሴ ላይ የተበላሽ አይሮፕላን ስላለ መካኒኮች ይዛችሁ ለመብረር ካፕቲን እየፈለግሁ ስለሆነ መብረር አለብህ» ይላቸዋል። አሰፋም "ከበረራ የተመለሰኩት ከቅርብ ሰዓት በፊት ስለሆነ ይከምኛል" አልበርም ይላሉ። ይህ መልስ የተነገራቸው የአፕሪልን ኃላፊ ካፕቲን ሐረል ፓይሎቱ ከዚያ ሰዓት ጀምሮ ከሥራ የተሰናበተ መሆኑ እንዲነገረው በተቆጣጣሪው በኩል ውሳኔያቸውን ያስተላልፋሉ። ረዳት ፓይሎት አሰፋ ሀሳባቸውን ለውጠው ለመብረር ፈቃደኛ ነኝ ቢሉ ተቀባይ አጡ። ወዲያው ከሥራ መወገዳቸውን የበርዱ አባላት ያጸድቁታል። «ከቀን ደኛቹ ሦስቱ መሪዎች አንዱ አሰፋ አየላ ነው። እንዲያውም «ብመጨረሻ የተበረረውን ሰዓት አይሮፕላን መዘገብ ላይ አልሞላም» የሚል ክስ ከእምቢተኝነታቸው ጋር ተጨምሮ የተሰናበቱበት ምክንያት ይሆናል።

ሚስተር ጎሊን ግንቦት 24 ቀን ባስቸኳይ ወደ ቤተመንግሥት ይጠሩና ጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራ ወርቅ የፓይሎቶቹን ጉዳይ የሚያጠና አንድ ኮሚቴ መቋቋሙን ይገልጹላቸዋል።2 የኮሚቴው አባላትም፡

- ስቲኦርት ገራሕም
- ርበርት ሱዊስ
- ኩሱኒል አሰፋ አየን
- የዓለም አተፍ ሲቪል አቪዬሽን ተወካይ
- የቲክኒካል ትምህርት ቤት ዲሬክተር
- የአየር ኃይል ሌይዘን ኦሪገን



አገላለጽ ለገዢ ፓላቶች

ኩሎኔል ደሰን	የሚሪን አማካሪ
ጄኔራል ኒልሰን	የአየር ኃይል አዛዥ
ዌልደን ጎሊን	የአየር መንገድ አስተዳዳሪ
ኢድሪስ ሱሊማን	የአየር መንገድ ሌይዘን ኦፊሰር ነበሩ።

ሚስተር ጎሊን ያሰደውትን ፓይሎት በምንም ዓይነት ሁኔታ መልሰው እንደማይቀጥሩ ለጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራ ወርቅ ሲነገሯቸው ፀሐፊ ትእዛዙ በዝምታ ተቀበለ።

ሚስተር ጎሊን ከኢትዮጵያውያን ጋር ያላቸው ግንኙነት ከዚህ ጊዜ አን ስቶ እየሻከረ ሄደ። እንደእሳቸው አባባል የአቶ ኢድሪስ ሱሊማን ከአሜሪካኖች ሹማምንት ጋር የሚያደርጉት ግንኙነት በሳቸው በኩል ማለፉ ቀርቶ በቀጥታ ከሚመለከታቸው ሰዎች ጋር ግንኙነት መፍጠራቸው ሲያስገርማቸው የአንድ እርከን ሹመት ያገኙት ኢትዮጵያውያን ደግሞ ልክ አምስትና ስድስት ደረጃ እንዳደጉ ቆጥረው የበላይ ሳይጠይቁ ውሳኔ በመስጠታቸው ከምን እንደመጣ ማወቅ ያቅታቸዋል።

ከላይ የተገለጸው ኮሚቴ ሚስተር ጎሊን ሊቀመንበር እንዲሆኑ ይመርጥና «ሲታይሎቶች ጠቅላላ ዕድገት መነጋገር አለብን» በሚለው የኩሎኔል አሰፋ አየን ሃሳብ ላይ በዙጠት ተወያይተውበት ምንም መስማማት ሳይችል ቀረ። በመጨረሻ አቶ ኢድሪስ ሱሊማን የወጣውን ፓይሎት እንድን መልስ ጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራ ወርቅ ጠይቀዋል የሚለውን ሐሳብ ሲያቀርቡ ስብሰባው ይነሳል። ይህ ትእዛዝ ከንጉሠ ነገሥቱ እንደመጣ አሜሪካኖቹ ጠርጥረዋል።

አየር ኃይል የሚገኙት ስዊድናውያን ፓይሎት አስተማሪዎችና የአየር መንገድ አስተዳዳሪዎች ሰኔ 1 ቀን ተገናኝተው ስለተሰናበተው ፓይሎት እንዲወያዩ ተደርጎ ስዊድናቸው የአሜሪካኖቹን አቋም ደገፉ። የስብሰባውን ውጤት ስዊድናቸው ከኩሎኔል አሰፋ አየን እንዲያስረዱ የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ ይጠይቃሉ። በመሆኑም የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደር ስብሰባ አድርጎ ከሥራ የተሰናበተው ፓይሎት ተመልሶ እንዳይቀጠር በአንድ ድምፅ ተሰማማ።

ከሥራ የታገዱት ፓይሎት በንጉሠ ነገሥቱ ትእዛዝ፣ ቀደም ሲል ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ወደ ሠለጠኑበት ሐምብል ኮሌጅ እንዲላኩ ተወሰነ። ሆኖም እንግሊዝ ውስጥ ትምህርቱን መከታተል ያቅታቸውና ወደ ኢትዮጵያ ተመልሰው እንደገና በአየር ኃይል ትራንስፖርት

ሰካድርን ውስጥ ተመደቡ። አየር ኃይልም የዲሲ-3 አይርፕላን ካፕቲን አድርገው ወደ ኮን ከተላከው የኢትዮጵያ ጦር ጋር ዘምተው በተባበሩት መንግሥታት ሥር የበረራ ድጋፍ በመስጠት አገልግለዋል። ጥሩ ውጤትም አስገኝተዋል። ከአምስት ዓመታት በጋላ የአፕሪልን ኃላፊነት በነበራቸው ጊዜ ከሥራ ያሰናበቷቸው የክፍሉ አለቃ ካፕቲን ሐረል ዋና አስተዳዳሪ ከሆኑ በጋላ ካፕቲን አሰፋ ይቅርታ ጠይቀው፣ በዕድገት በኩል ምንም ሳይደራደሩ የተሰጣቸውን ሥራ ለመሥራት መስማማታቸውን ፈርመው፣ እንደ አዲስ ፓይሎት ተቀጠሩ። ሁኔታው ተሻሽሎ የዕድገት ዕድል ተሰጥቷቸው የዲሲ-3 ካፕቲን ሆነው አገልግሎት እየሰጡ ከአሥመራ ወደ ጎንደር ሲያበሩ፣ ደባርቅ አካባቢ ከቁጥጥራቸው ውጭ በሆነ ብልሽት አየር ላይ በደረሰው የአይርፕላን አደጋ ከአጩ ካፕቲን ግደይ እስጢፋኖስ ጋር ሕይወታቸው አልፏል።

ሁለተኛው የቲ.ደብልዩ.ኤ. ኮንትራት

ሁለተኛው የቲ.ደብልዩ.ኤ. ኮንትራት በመስከረም 1945 ዓ.ም መፈረም ሲገባው አልተፈረመም። ምክንያቱም የኢትዮጵያ መንግሥት ከስካንዲኒያንና ከኬ.ኤል.ኤም. አየር መንገዶች የቀረቡለትን ጥናቶች ከቲ.ደብልዩ.ኤ ኮንትራት ጋር ለማወዳደር ይቻል እንደሆነ እየመረመረ ነበር። የቲ.ደብልዩ.ኤ ንብረት ኃላፊ ሚስተር ኢ. ኮንስተብል የቀረቡት ሪፖርት እንደሚያሳየው አየር መንገዱ ከተመሠረተበት ጊዜ ጀምሮ እስከ ታህሳስ 22 ቀን 1944 ዓ.ም ድረስ ካፒታሉ ብድርን ጨምሮ 7,639,000 ብር ሲሆን ለዕቃ ግዢ የወጣው 8,305,000 ብር ነው። ከሥራ የተገኘ ገቢ 19,265,000 ብር ሲሆን ወጪው 18,600,000 ብር ነበረ። ይህ ካፒታሉን በ666,000 ብር ከፍ እንዳደረገው ይታያል። በዚህ ጊዜ አስተዳደሩን መለወጥ በዙጠት ወጪ እንደሚያስወጣ ጨምረው ጠቁመዋል።

ሚስተር ጎሊን ወደ ናይርቢ ለሕክምና ከመሄዳቸው በፊት የካቲት 27 ቀን 1945 ዓ.ም የቲ.ደብልዩ.ኤ ሊቀ መንበር ሚስተር ዋረን ፐርሰን፣ ከሚስተር ዊልድሮን ጎሊን፣ ከሚ/ር ሮናልድ ደክወርዝ፣ ከሲቪል ኤየር ስታፊው ከሚ/ር ሮበርት ዛየር፣ በጊዜው ቻርጅ ደላፊር ከነበሩት ከሚስተር ሪቻርድ ጋትውድ ጋር ስብሰባ አድርገዋል። የኢትዮጵያ አየር መንገድና የቲ.ደብልዩ.ኤ. ግንኙነት መቀጠሉ ከሁለቱ አገሮች ጥቅም ጋር የተያያዘ በመሆኑ በሚከተሉት ነጥቦች ላይ ልዩ ትኩረት መስጠት እንዳለበት ስብሰባው አምና በጉዳዩ ተወያይቶበታል።

1. የቲ.ደብልዩ.ኤ. ከኢትዮጵያ መውጣት በኢትዮጵያውያንና ኢትዮጵያውስጥ በሚኖሩት የውጭ አገር ዜጋዎች ዘንድ የአሜሪካ ስምና ክብር የሚነካ መሆኑ፤

2. የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአሜሪካ አስተዳደርና ቁጥጥር ስር በመሆኑ በአካባቢው ለሚፈጠር ድንገተኛ ችግር በአየር ርዳታ ለመስጠት መቻሉ ትልቅ ስትራቴጂካዊ ጥቅም እንዳለው፤

3. በአሁኑ ጊዜ አብዛኛው የአሠራር ዘዴ አሜሪካዊ መሆኑ መቀጠል እንጂ ወደ ጎሳ መሄድ ስለሌለበት፤ በተለይ

ሀ/ ንጉሠ ነገሥቱ የመካከለኛው ምሥራቅ መከላከያ ድርጅት በሚቋቋምበት ጊዜ አባል ለመሆን ፈቃደኝነት አሳይተዋል።

ለ/ ለምድር ጦር የመከላከያ ርዳታ ፕሮግራም እየተዘጋጀ በመሆኑ፤

ሐ/ ኤርትራ በፌደሬሽን ከኢትዮጵያ በምትቀላቀልበት ጊዜ የባሕር በሮች ስለሚኖሯት ከአገራባች አገሮች ጋር ኢትዮጵያ የሚኖራት ሚና ከፍተኛ በመሆኑ፤

መ/ ለአሜሪካ መንግሥት አስፈላጊ የሆነው ኤርትራ ውስጥ የሚገኘው የጦር ሠፈር መገኘት፤

ሠ/ በጥቁር አፍሪካ ውስጥ የሚገኙት ሁለቱ ነፃ ሀገሮች ኢትዮጵያና ላይ ቤሪያ ከአሜሪካ ጋር ያላቸው ጠንካራ ግንኙነት መቀጠል ስላለበት፤ ስለዚህ ቲ.ደብልዩ.ኤ. ጠንክሮ በመሥራት ኮንትራቱ እንዲፈረም የተቻለውን ሁሉ ማድረግ አለበት የሚል ነበረ።

በኢትዮጵያ አየር መንገድና በቲ.ደብልዩ.ኤ. መካከል ያለውን ኮንትራት በተመለከተ የካቲት 11 ቀን 1945 ዓ.ም የአየር መንገዱ በርድ ሊቀ መንበር የነበሩት ክቡር ልጅ ይልማ ዴሬሳ ውሉን ለመደራደር ለመጡት ለሚስተር ሮናልድ ዳክወርዘ፤ በኢትዮጵያ በኩል የሚቀር በውን ውል ረቂቅ ሰጧቸው። በዚህ ውል ረቂቅ የተመለከተው ለኢትዮጵያ አየር መንገድ አገልግሎት ከቲ.ደብልዩ.ኤ. የሚፈለጉት ሦስት ባለሥልጣኖች ዋና አስተዳዳሪ፤ ምክትል አስተዳዳሪ፤ የአፕሪል 1945 ገደብ እንዲሆኑና የቀሩት ደረጃዎች እንደ አስፈላጊነታቸው እየታዩ ከተፈ

ለገበት ቦታ እንዲቀጠሩ የሚጠይቅ እንዲሁም የዋናው አስተዳዳሪው ሥልጣን የተወሰነ እንዲሆን የሚያመለክት ነበር።

ከጥቂት ቀናት በኋላ ደግሞ በሥራ ላይ ያሉትን የአሜሪካኖች ደሞዝ በአውሮፓ ውስጥ ከታወቁት አየር መንገዶች ጋር የሚያነጻጽር የደሞዝ እርከን ከቲ.ደብልዩ.ኤ. ለመጡት ተደራዳሪ ይሰጣቸውና የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከፈለገበት አገር መቅጠር መብቱ እንዲሆን መፈለጉንም ይነግሯቸዋል። ይህ የቀረበው የአውሮፓውያን የደሞዝ እርከን አሜሪካ ውያኑ በጣም አነስተኛ ሆኖ ስላገኙት በአጠቃላይ እንደሚቀበሉት አስታውቀው «እንዲያውም ተጠቃላን እንወጣለን» በማለት የአድማ አዝማሚያ መኖሩ እንዳሰጋቸው ተደራዳሪው ሚስተር ዳክወርዘ ለልጅ ይልማ ያስረዳሉ። ነገር ግን ከኢትዮጵያውያን ጋር እንዲህ ያለውን የማስፈራሪያ ዘዴ እንዳይጠቀሙ ከኤምባሲው ምክር ተሰጥቷቸው ነበር።

በሌላ በኩል የኔዘርላንድ ኪ.ኤል.ኤምና ስዊድኖች ከእንግሊዞች ጋር በመተባበር አየር መንገዱን ለመምራት ተወዳዳሪዎች መሆናቸው ከተማ ውስጥ ተወራ። ቲ.ደብልዩ.ኤ. ግዴታቸውን በሚገባ ለመወጣት «ቢያንስ ቢያንስ የሽያጭና የሂሳብ ክፍል ጋላፊዎች ከኛ የተላኩ መሆን አለባቸው» የሚል አስተያየት አቅርበው ነበር። በመጨረሻ በሚስተር ዳክወርዘ የሚመራው ተደራዳሪ ቡድን በኢትዮጵያ መንግሥት በኩል የቀረበውን የውል ረቂቅ እንደማይቀበለው አስታውቆ ስብሰባው ተነሳ።

አለመግባባታቸውን የሰሙት ንጉሠ ነገሥት ሚስተር ዳክወርዘን አስጠርተው በመካከላቸው ያለውን ልዩነት በማስታወሻ እንዲሰጧቸው ካደረጉ በኋላ የሚስተር ዳክወርዘ አቋም የከረረ ስለነበረ ወደ ሀገራቸው ተጠርተው ሄዱ። ከዚህ በኋላ በዚያን ጊዜ የንግድ ሚኒስቴር አማካሪ የነበሩትን ሚስተር ኦሊን ስኮት በጉዳዩ ገብተው እንዲመለከቱት ንጉሠ ነገሥቱ ያዛሉ። ከሚያዝያ አንድ ቀን ጀምሮ አንድ ሳምንት የፈጀው የውል ድርድር በኢትዮጵያ በኩል በዚያን ጊዜ የፖስታና የቴሌግራፍ ሚኒስትር የነበሩትን ደጃዝማች መኩንን ደስታን ጨምሯል። አየር መንገዱ ወደ አውሮፓውያን አስተዳደር እንዲዛወር ይፈልጋሉ እየተባሉ በአሜሪካኖች በኩል በጣም የተፈሩት ደጃዝማች መኩንን ነበሩ።

የእንግሊዝ አምባሳደር ከአሜሪካ ጉዳይ አስፈጻሚ ጋር ግንቦት 7 ቀን 1945 ዓ. ም. ባካሄዱት ውይይት ያልተረጋገጠው የከተማ ወሬ "ቲ. ደብልዩ.ኤ. የኢትዮጵያ አየር መንገድን የማስተዳደር ኮንትራቱን መቀጠል አይፈልግም የሚል ደውራል" በማለት ይጀምሩና፤ "በአውነት ማስተዳደሩን ከለቀቀ የኔ ናላንት ኪ.ኤል.ኤም. ከሚወስደው የእንግሊዝ

ከባንያ ቢያስተዳድረው ይሻላል። ይሏቸዋል። 1977-78-ውጭ በሙተ ጠል፤ ሆኖም የሲቪል አቪዬሽን ዳይሬክተር አቶ ተክሌ ሮሮ ከኤ. ኤል.አም. ባለሥልጣኖች ጋር እየተወያዩ ነው ይባላል። የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪ ሚስተር ንሊን በሌክምና ናይርቢ ቆይተው ግንቦት 24 በአዲስ አበባ በኩል ወደ አሜሪካ የሚያልፉ ስለሆነ ይህንን እንግራቸዋለሁ። ይላሉ። የአሜሪካው ጉዳይ አስፈጻሚ ጠኩላቸው ኮንትራቱ ከቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ጋር እንደሚቀጥል ተስፋ እንዳላቸው ይገልጹላቸዋል። በሌላ በኩል የእንግሊዝ የአቪዬሽን አታሼ ሚስተር በርናርድ በዚህ ሳምንት አራምኮ የተባለው የነዳጅ ኩባንያ ከመካከለኛው ምሥራቅ ጣቢያዎቻቸው ወደ ኢትዮጵያ በየጊዜው ለሚያደርጉት በረራ ቋሚ ፈቃድ የሚገኝበትን ሁኔታ ለመነጋገር መጥተዋል። የኢትዮጵያ መንግሥት የሳቸውን ምክር የሚጠይቅ ከሆነና የኢትዮጵያ አጭ ከታወቀ፤ የእንግሊዝ አምባሳደር እንደሚተባበሯቸው ለአሜሪካው ወዳጆቻቸው ያረጋግጣሉ።።

አራት እንግሊዛውያን የኤደን አየርዌይስ ባለሥልጣኖች፣ የእንግሊዝ አቪዬሽን አታሼና የኢንተርናሽናል ኤይር ሬዲዮ (እንግሊዝ) ግንቦት 14 ቀን 1945 ዓ. ም. ወደ አዲስ አበባ መጡ። ይህ ሁሉ ባለሙያ በአንድ ጊዜ ወደ አዲስ አበባ መምጣት፣ እንግሊዞች የኢትዮጵያ አየር መንገድ ኮንትራትን የመውሰድ ፍላጎት እንዳላቸው ያሳያል የሚል ግምት አሳድሯል። በዚህ ጊዜ ተጠባባቂ አስተዳዳሪ የነበሩት ካፕቲን ሐረል ሁኔታው ስላሳሰባቸው እንዲሁም የአሜሪካውያን ሠራተኞች ሞራል መውደቁንና ሥራ ለማቆም እየተነጋገሩ መሆኑን በአሜሪካ ኤምባሲ በኩል ቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. እንዲያውቅ አድርገዋል። በተጨማሪም ኮንትራት ስለ መፈረሙ ጉዳይ የተሰወጠ እንዳለ ተጠይቀው ሲመልሱ፤ የጎሊን ወደ አሜሪካ መመለስ እስከ መጋቢት ቢተላለፍ የተሻለ መሆኑን አሳስበዋል።

በዚህ ጉዳይ የተረበሹ የመሰሉት የአሜሪካ ጉዳይ አስፈጻሚ፤ ወደ ጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራ ወርቅ ቢር ሂደው፤ «የኢትዮጵያ መንግሥት ከቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ጋር ለመቀጠል የማይፈልግ ከሆነ፤ ለምን በቀጥታ አይነገረንም? እንግሊዞችን ያስመጣችሁት ለማወዳደርና ዝቅተኛውን ዋጋ ለማግኘት የተደረገ መሆኑ ይገባኛል። ነገር ግን ቀጥተኛ ገንግር ተደርጎ ለሞራል ሲባል ብቻ ኮንትራቱን በጠረጴዛ ዙሪያ ብንነጋገርበት ይሻላል» ይሏቸዋል። ጸሐፊ ትእዛዝም የኢትዮጵያ ምርጫ አሜሪካኖች እንደሚሆኑ ጥሩ ተስፋ እንዳለ ይነግሯቸዋል።

በዚህ ጊዜ የቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ኮንትራት እንዲፈረም የሚረዱት የአሜሪካ ኤምባሲ፣ የኢትዮጵያ መንግሥት አሜሪካውያን የነበሩት ፔሪ ፊሎውስ፣ ስኮትና ጋሪትን ነጻሩ።

የኤደን ኤይርዌይስ አስተዳዳሪ በዚህ ጉዟቸው የኢትዮጵያ አየር መንገድ እያደገ መምጣት በኩባንያቸው ላይ ጠዙ ኪሣራ ያስከተለበት ስለሆነ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወደ ኤደን እንዳይለር ወደ አሥመራ የሚደረጉትንም በረራዎች ለመቀነስ መንግሥታቸውን መጠየቅ መገደዳቸውን ለኢትዮጵያ መንግሥት ያስታውቃሉ። በአማራጩ ይህን መስመር በሽር ጭና ለመምራት ያቀረቡትን ሀሳብ የኢትዮጵያ መንግሥት ተቀብሎ እንደሚታሰብበት ያስታውቃቸውና ጊዜ እንዲሰጠው ይጠይቃል።።

ሚስተር ሀንተር (Hunter) የኤደን አየር ዌይስ አስተዳዳሪና ሚስተር ቡርናርድ (Barnard) የእንግሊዝ የሲቪል ኤይር አታሼ፣ ግንቦት 14 ቀን 1945 ዓ. ም. የኢትዮጵያ አየር መንገድ ፕሬዚዳንትና የገንዘብ ሚኒስትር ልሆኑት ለልጅ ይልማ ዴሬሳ ስለ አየር መንገድ ደሞዝ እርከን፣ በተወሰነ ጭነት አየር መንገዱን ለማካሄድ የሚኖረው ወጪ ዝርዝር ጠዙ ጳህዝ የያዘ ሰንጠረዥ አቀረቡ። በሚስተር ሀንተር አስተሳሰብ፣ እንግሊዞች ኮንትራቱ ተሰጥቷቸው አየር መንገዱን የሚያስተዳድሩት ከሆነ፣ ኮንቨር አይርፕላኖችን ለማብረር እንደ አዲስ አበባ ከባሕር ጠለል ከፍተኛ ከሆኑት አይርፕላን ማረፊያዎች ጭነት ይዘው ለመነሻት ሀይል ስለሚያገኙባቸው ለማብረር እንደማይፈልጉ ለልጅ ይልማ አስረዷቸው። የሀገር ውስጡን በረራ ወጪን ለመቀነስ እንዲቻል በአየር ጋይል ፓይለቶች ለመጠቀም ሳይቻል አይቀርም የሚል ግምት እንዳለ በተጨማሪ ጠቁመዋል።

ካውንት ቮን ሮዘን የእንግሊዝ አምባሳደርን በቆይታ አነጋግረው፤ «ኢትዮጵያውያን ባለሥልጣኖች ስለ አየር መንገድ የተሰጣቸው የወጪ ዝርዝር ሠንጠረዥ ስለማይገባቸው አየር መንገዱን የመውሰድ ጉዳይ እንዲሳካ ከተፈለገ፣ የእንግሊዝ ባለሙያዎች ለማስረዳት ከግል ስብሰባም ላይ እንዲገቡ የተቻለውን ቢያደርጉ መልካም ነው።» በማለት መከራከረዋል።

አምባሳደሩ ከላይ የተጠቀሰውንና ሌላም አካል እንዲገጠማቸው ለአሜሪካው ወዳጆቻቸው ይነግራሉ። ይኸውም፣ እሳቸው ሳያውቁት፣ ምክራቸውም ሳይጠየቅ፣ የእንግሊዝ አቪዬሽን ሚኒስቴር የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደርን ለማካሄድ ከሚደረገው ውድድር ለመግባት የሚፈቅድ መሆኑን መግለጫ እንዳወጣ መስማታቸውንና አሁን ግን ይህ አስተሳሰብ መሠረዙን ይገልጹላቸዋል።

እንግሊዞች በወቅቱ ሌላ ችግር ነበረባቸው። ኪንያ ውስጥ ማእ ማእ፤ ከተባለው የነፃነት ንቅናቄ ጋር የትጥቅ ፍልሚያ ላይ ነበሩ። በዚያን ጊዜ በኩሎኒያሊስትነት የመሰፋፋት ምቹታቸው (እንግሊዞችን ከኢትዮጵያ ለማስወጣት የነበረው ተጋድሎ ይታወቃል) ከፍተኛ እንደነበር ቢታወቅም፤ በኢትዮጵያ በኩል ኤደን ኤይርዌይስ ኮንትራቱን እንዲወስድ ተጠይቆ የቀረበው ከቲ.ደብልዩ.ኤ. ጋር አወዳድሮ የተሻለ ውጤት ለማግኘት ታስቦ የተደረገ ዘዴ እንዲ እንግሊዝን እንደገና ለማስገባት ተፈለጎ አይደለም።ፋ

አዲሱ ውል ሳይፈረም የጥገና ክፍል ኃላፊ የነበሩት ሚስተር ጆን ፌሪስ ወደ አውሮፓ ሄደው ቴክኒሺያኖች እንዲቀጥሩ በቦርድ ታዘው ተላኩ። በአሜሪካኖች በኩል የተነሳ ቅዋሜ አልነበረም። ምክንያቱም ሚስተር ጎሊን ቀደም ሲል ዘጠኝ ጀርመኖችንና ሦስት የስዊዘር ተወላጆችን ቀጥረው ስለነበር ነው። በቋፍ የነበሩት ተደራዳሪ ሚስተር ዳክወርዝ የሚስተር ፌሪስን መላክ ሲሰሙ ከላይ ከተነገረው ሌላ ተጨማሪ ምክንያት አግኝተው ውሉን ሳይፈራረሙ፤ ወደ አገራቸው ለመመለስ ጥሩ ምክንያት ሆነላቸው።

በተጨማሪም ሚስተር ስኮት በመንግሥት ስም ተደራዳሪውን ለመለወጥ ይቻል እንደሆነ የቲ.ደብልዩ.ኤ. አስተዳዳሪ የነበሩትን ሚስተር ፒርሰንን በቴሌግራም ሲጠይቁ ሚስተር ጋትውድ ሀሳቡን በመደገፍ ለአሜሪካ ውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ተመሳሳይ መልእክት ልከዋል። ሌላ ተወካይ ከቲ.ደብልዩ.ኤ. እስከሚላክ አዲስ አበባ ያሉት የአሜሪካ ባለሥልጣኖች ከሚስተር ስኮት ጋር ተስማምተው «ከአስተዳዳሪውና ከፋይናንስ ኃላፊው በስተቀር ጠቅላላ የቦርድ አባሎችን የመሾ ምና የመሻር ሥልጣን የኢትዮጵያ መንግሥት ይሆናል» በሚለው ስምምነት ተደርሶ ከቲ.ደብልዩ.ኤ. በኩል ሚስተር ጆን ኤል ዊለር አዲስ አበባ እንደደረሱ ሐምሌ 7 ቀን 1945 ዓ.ም ሁለተኛው ኮንትራት ተፈረመ። በኢትዮጵያ መንግሥት በኩል ውሉን የፈረሙት፤ ልጅ ይልማ ዴሬላ የንግድ ሚኒስትር ሲሆኑ የፊርማው ሥነ ሥርአት የተከናወነው በአሜሪካ የኢትዮጵያ አምባሳደር ሆነው ከተሾሙ በኋላ ወደ ዋሽንግተን ለመሄድ አንድ ቀን ሲቀራቸው ነበር። ከፊርማው በኋላ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከነበረበት ዕዳ በከፊል \$100,000 የአሜሪካ ዶላር ከፍሏል። ቀሪው ገንዘብ በመስከረም ወር እንደሚከፈላቸው ተገልጿልቸው ሚስተር ዊለር በማግስቱ ወደ ሀገራቸው ተመልሰዋል።

ሁለተኛው ኮንትራት ከመጀመሪያው የሚለየው በሚከተሉት ነጥቦች ነው።

1. ኮንትራቱ በኢትዮጵያ አየር መንገድና በቲ.ደብልዩ.ኤ. መካከል መሆኑ ቀርቶ በቲ.ደብልዩ.ኤ.ና በኢትዮጵያ መንግሥት መካከል ይሆናል። ስለዚህ ለማንኛውም ዓይነት ዕዳ ተጠያቂው የኢትዮጵያ መንግሥት ይሆናል።
2. የቦርድ አባላቱ ቁጥር ኮንትራቱ ላይ አልተገለጸም፤ የሚሾሙት ገንዘብ ነገሥቱ ናቸው። ሆኖም ቲ.ደብልዩ.ኤ. በአንቀጽ ሦስት መሠረት አስተዳዳሪውን፣ የፋይናንስ ኃላፊውን፣ የአፕ ሬሽን ኃላፊውን፣ የቴክኒክ ክፍል ኃላፊውን፣ የንብረት ክፍል ዲሬክተሩን፣ ካፕቴኖችንና የባላይ ሜካኒኮችን ይመርጣል።
3. የዋና አስተዳዳሪው ሥልጣን ሰፋ ያለ ሆኖ በሚገባ ተብራርቷል። (አንቀጽ አራት)
4. ቲ.ደብልዩ.ኤ. ከዚህ በፊት ያገኘ እንደነበረው የ5% ኮሚሽን ከሚያገኘው ሌላ ቋሚ የሆነ \$25,000 የአሜሪካ ዶላር በዓመት ይከፈለዋል።
5. የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሂሳብ መጠየቂያ በቀረበለት በ30 ቀናት ውስጥ ዕዳውን መክፈል አለበት።
6. ቲ.ደብልዩ.ኤ. በስድስት ወራት ውስጥ የባላይ አስተዳዳሪዎች ላይ ቁጥጥር አድርጎ ሪፖርት ያቀርባል። (አንቀጽ አምስት)
7. ኮንትራቱ የሚፀናው ለሦስት ዓመታት ይሆናል።
8. በኮንትራት የተቀጠሩት ሠራተኞች ወደ ሀገር ውስጥ የሚያስገቡት ማንኛውንም ዓይነት ዕቃ፣ ከቀረጥ ነፃ መሆኑ እንደበሬቱ ኮንትራቱ ላይ አልተጻፈም። ሆኖም በተለምዶ ነፃ ናቸው በማለት ከዚህ በኋላ ያስከፈላቸው የለም።፤

ይህ ኮንትራት የተፈረመው "በእሺ ነገ" አንድ ዓመት ፈጅቶ ነው። በመጨረሻ ደቂቃ ላይ ፈረንጆቹ አሰፍሰፈው ሲጠብቁ ከቡር ልጅ ይልማ ደሬላ «\$25,000 ብር ፊርም አልተባልኩም» በማለታቸው ተዋዋዩ በ90 ቀናት አሜሪካኖቹን በሙሉ አስነስተን ወደ ሀገራችን እንወስዳለን አሉ። በዚህ ጊዜ የእንግሊዙ ቢ.ኤ.ኤ.ሲ. «የኢትዮጵያ አየር መንገድን ስጡንና በዓመት ለኢትዮጵያ መንግሥት 345,000 ብር እንከፍላለን» የሚል አማራጭ አቅርቦ እንደነበረ ለአሜሪካኖቹ ተነገራቸው።

የገንዘብ ሚኒስቴር ምክትል ሚኒስትር የነበሩት አቶ ምናሴ ለማ ለዓለም የገንዘብ ድርጅት ሰብሰባ በመስከረም 1946 ዓ. ም. ወደ ዋሽንግተን ሲሄዱ የ\$15 ሚሊዮን ዶላር ብድር ጥያቄ ለአሜሪካ መንግሥት አቅርበዋል። ይህ ብድር የአይሮፕላን ማረፊያ ሚዳውን ለማስረዘምና ለማሻሻል የሚውል ሲሆን፤ በ\$9 ሚሊዮን ዶላር ደግሞ አገልግሎት ወደ ኮንቪር-340 ከፍ ለማድረግ ታስቦ ነበር። ኮንቪር 340ዎችም ባለ ሁለት ሞተር ሆነው የተሻለ የመንገደኛ ቁጥር ይይዛሉ ተብለው የታሰቡ ናቸው። በዚህ ጊዜ ከሌላ አየር መንገድ ተገዝተው በአገልግሎት ላይ የነበሩትን ሦስት ኮንቪር-240 አይሮፕላኖች በሀገር ውስጥ ለማብረርና አዲሶቹን ለዓለም አቀፍ በረራ ለማዋል ታስቧል። 240ዎቹን ለመለወጥ የተፈለገው ብዙ መንገደኛ ለመያዝ አለመቻላቸውና ነዳጅ ለመመላት በየጣቢያው ሲያርፉ የሚባከነውን ጊዜና ተጨማሪ ወጪ ለመቀነስ ነው። በአማራጭ ደግሞ የመንገደኛው ቁጥር እስከሚያድግ አራት ዓመት ጠብቆ ወደ አራት ሞተር አይሮፕላን መሸጋገር ይቻላል የሚል ሀሳብ ቀርቧል። በዚህ ወቅት የመንገደኛው ቁጥር በዓመት ወደ 68,000 ከፍ ተሏል።

ፊ.ደ.በልዩ.ኤ. ያበረው የነበረውን ኮንስትራክሽን ኤል-749 የተባለውን አይሮፕላን ለመግዛትም ዳር ዳር ተብሏል። አይሮፕላኑ 44 መንገደኞች ብቻ ስለሚጭንና ሞተሮቹም ችግር ስለነበራቸው አጠዋዳጆቹ አየር መንገዶች ከመስመራቸው አያስወጡ አዲስ በተሠሩት 68 መንገደኞች በሚይዙት ባለ አራት ሞተር ዲሲ-68 እና ዲሲ-7 አይሮፕላኖች እየለወጡ ስለነበር ባለ አራት ሞተር አይሮፕላን የመግዛቱ ጉዳይ ውድቅ ሆነ። በዚህ ፈንታ ከአሜሪካ መንግሥት ለገንዘብ ነገሥቱ በስጦታ የተዘረዘተው ባለ አራት ሞተር ኮንስትራክሽን አይሮፕላን ልዩ ንጉሣዊ ጉዞ በማይኖርበት ጊዜ የኢትዮጵያ አየር መንገድ በገንድ መልክ እንዲጠቀምበት ታስቦ ለአይሮፕላኑ ማዘዳጃና ለልዩ ልዩ ወጪ መንግሥት \$700,000 የአሜሪካ ዶላር ከፍሏል። (በሌ ኮንስትራክሽን አይሮፕላን ገጽ 200 ይመልከቱ።)

በሰው ኃይል በኩል፣ ከፍተኛውን የአየር መንገድ የአስተዳደር ኃላፊነት ሙሉ ለሙሉ የሚያካሂዱት አሜሪካኖች ሆነው የልዩ ልዩ ንዑሳን ክፍሎች እልቅና የተሰጠው ለሕንድ፣ ለግሪክ፣ ለአርመኖች፣ ለጀርመኖችና ለስዊዶች እንዲሁም ከተለያዩ አገራት ለመጡ የውጭ ተወላጆች ነበር። ለሂሳብ፣ ለጽሕፈትና ለቴክኒክ ሥራ የተቀጠሩት የውጭ ሀገር ተወላጆች የሚሆኑት የሥራ መደቦች ላይ ኢትዮጵያውያንን በትምህርት አሰልጦት ለሰጡት ለመመደብና ተሸጋግሮ በአነስ ደሞዝ ለማሰራት

እንደሚቻል በወቅቱ ለነበሩት ኃላፊዎች ገና አልተገለጸላቸውም ነበር። አዲስ በተፈረመው ኮንትራት ላይ እንደሚታየው ቁልፍ የሆኑ ቦታዎችንና ካፕቴንነትን ለኢትዮጵያውያን ገና ለመስጠት አልፈለጉም።

ከብዙ ዓመታት በኋላ የኢትዮጵያ አየር መንገድ አድጎ የውጭ ተወላጆችም ወደየሀገራቸው ተመልሰው በኢትዮጵያውያን በሚተዳደርበት ዘመን በተራው የኢትዮጵያ አየር መንገድ በ1974 ለአፍሪካ አየር መንገዶች የቴክኒክ ርዳታ በሚሰጥበት ጊዜ የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ወደ ዛምቢያ ከተላከው ቡድን አባላት አንዱ ሆኖ ሄዷል። ለዚህ ግንኙነት መንስኤ የሆነው አጋጣሚ የሚከተለው ነው። የዛምቢያ አየር መንገድ ዋና ሥራ አስኪያጅ ሚስተር ኦሊቨር ቻማ (Oliver Chama) እና የአስተዳደር መምሪያ ኃላፊ ሚስተር ሞቶንጎ (Motongo) በዓለም አቀፍ አየር መንገዶች ማኅበር (IATA) ዓመታዊ ስብሰባ ላይ ለመገኘት ኒስ የፈረንሳይ ደቡብ ጫፍ ከተማ የተገኙ ሲሆን በኢትዮጵያ አየር መንገድ በኩል ዋናው ሥራ አስኪያጅ ካፕቴን መሐመድ አህመድና የዚህ መጽሐፍ ደራሲ የኦፕሬሽን ኃላፊ በነበረበት ጊዜ በዚህ ዓመታዊ በዓል ተገኝተን እንደ አጋጣሚ በእራት ግብግብ ላይ በአንድ ጠረጴዛ ተቀምጦን ስለ አየር መንገዶቻችን ብዙ ተወያየን። ከዚህ ስብሰባ በኋላ ብዙም ሳይቆይ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የቴክኒክ ርዳታ ለመስጠት የሚችልበትን ሁኔታ ለመወያየት ካፕቴን መሐመድ አህመድ ወደ ዛምቢያ ዋና ከተማ ሉሳካ እንዲመጡ የዛምቢያ አየር መንገድ ጋበዛቸው።

በሁለቱ አየር መንገዶች መካከል ውል ተፈርሞ ወደ 30 የሚጠጉ የቴክኒክ ባለሙያዎች በሚያዝዩ ወር 1974 ዓ.ም ሉሳካ ገብተው ሥራቸውን ጀመሩ። የቴክኒኩን ክፍል ብቻ ይዞ የቀረውን አስተዳደር የሀገሩና ሌሎች የውጭ ሀገር ተወላጆች በሚመሩበት አየር መንገድ መሥራት ምን ዓይነት ችግር እንደሚኖረው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ቡድን በሚገባ ተረድቷል። በተለይ የፋይናንስ አሠራር ከሌሎች የመንግሥት ከባድ ኢንዱስትሪዎች ጋር የተያያዘ መሆኑና የሚበዛው የሽያጭ ክፍሉ ወዘሎች በኮሚሽን ከሚሠሩ ድርጅቶች ጋር የተሳሰረ በመሆኑ ለአንድ ዓይነት ዓላማ ማሰለፍና ትኩረት መስጠቱ ብቻ ሳይሆን የድርጅቱን ዓላማ ለይቶ ለማወቅ አስቸጋሪ ነው። ለምሳሌ፤ አንድ አይሮፕላን በአየር ላይ ብዙ መንገድ ከበረረ በኋላ ከትራፊክ መቆጣጠሪያው ጋር ልዩ ግንኙነት የነበራቸው የፓርላማ አባል፤ ወዳጃቸው ወደ ሞሪሸስ በሚበረው አይሮፕላን የተመዘገቡ መንገደኛ ሆነው ሳለ አይሮፕላኑ እንዲመለስ አድርገው ወዳጃቸውን አሳፍረዋል። ይህ ጉዳይ አደገኛና አግባብ አለመሆኑ በጋዜጣ ብዙ ተነግሮ እስከ ፕሬዚዳንቱ ደርሷል። ሆኖም እዚህ ላይ እንደተገለጸው ከእኛ አሠራር ጋር የሚጣጣም አልነበረም። ሌላው ደግሞ፣ አስቀድሞ ቦታ ይዘው፣ በከፊሉ መንገደኞች

አይርፕላን ሞልቶ ቦታ ስላልተገኘባቸው እንዲወርዱ የተጠየቁት የሲቪል አቪዩሽን አስተዳዳሪ (የመጀመሪያ በረራ ስልጠናቸውን በኢትዮጵያ ተምረው አልፎ አልፎ በመብረር አየር መንገዱን በቢ-707 ካፕቲንነት በየጊዜው ያበራሉ። የምክትል ፕሬዚዳንቱም ወንድም ነበሩ።) የሚረፈው ሜዳ መብራት እንዲጠፋ አዘው አይርፕላን ወደ ሉንዶን የሚያደርገው በረራ ለጠዘ ሰዓት ዘገይቷል። የበረራው ፕሮግራም በሌሊት እንዲካሄድ የተፈለገበት ምክንያት በቀዝቀዝ አየር ሁኔታ አይርፕላን ለሚያደርገው ረጅም ጉዞ የተሻለ ጭነትና ነጻጅ ለመያዝ እንዲያስችለው ነው። ሆኖም ይህን ምክንያት ሳይቀበሉት ቀርተው ጠዘ ሰዓት አዘገዩት።

የሥራ ዲሲፕሊን በማስከበር በኩል አንድ ሠራተኛ አምስት አባትና ይህንን የሚያህል ቁጥር እናቶች ሊኖሩት እንደሚችሉና ከሥራ ለመቅረት በምክንያት ሲቀርቡ ማስተናገድ የሀገሩ ባሕል እንደሆነ፤ (ኢትዮጵያ ውያኑ ከለመዱት የአመራር ልምድ የተለየ ባሕል በመሆኑ) ሥራውን በሚረከቡበት ጊዜ በፊት ይመሩ የነበሩት ኃላፊዎች አስረድተዋቸዋል። ድርጅቱ በብዛት ከፍተኛ የትምህርት ደረጃ ያላቸው ሠራተኞች ነበሩት። የኢትዮጵያውያኖችን የአመራር ስልትና ለሚመሩት ክፍሎች ያቀርቡት የነበረውን ፖሊሲ ለማወቅና ለማሻሻል የጣሩትን ዋና አስተዳዳሪ ሚስተር ፒሪ ቡዋሊያን ጠዘም ሳይቆዩ ከሥልጣናቸው አስነሷቸው። ከሳቸው ኃላፊነቱን የተረከቡት አስተዳዳሪ ኢትዮጵያውያኑን በማስወጣት ላይ አተኩረው ሁሉንም ካባረሩ በኋላ አይርፕላኖቹ ተሸጠው አየር መንገዱ ሌሎች ምክንያቶችም ተጨምሮበት ሊዘጋ ችሏል።

በመስከረም 1947 ዓ.ም የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ብዛት በጠቅላላው 535 ሲሆን የሚከፈላቸው ጠቅላላ ደመወዝ በወር 200,658 ብር ነበር። በዚህ ጊዜ የኢትዮጵያውያኖቹ ቁጥር 380 ሆኖ የሚከፈላቸው ጠቅላላ ድምር 65,317 ብር ሲሆን አማካይ ደምዘ በወር 172 ብር ነው። 36 አሜሪካኖች 71,097 ብር፣ አማካይ 1,975 ብር፣ 26 ግሪኮች 14,728 አማካይ 566 ብር፣ 10 እንግሊዞች 4,123 ብር፣ 16 ጀርመኖች 13,450 አማካይ 841 ብር፣ ሦስት አርመኖች 1,215 ብር፣ አንድ አረብ 131 ብር፣ አንድ የመን 52 ብር፣ ሌሎች የ15 የልዩ ልዩ አገራት ዜጋዎች ቁጥራቸው 56 ሆኖ 30,785 ብር ይከፈላቸው ነበር። አሜሪካ ውያኑ 24 በበረራ፣ ስምንት በጥገና ክፍል፣ ሰዓት በአስተዳደር ሥራ ተሰማርተዋል። በዚህ ጊዜ ከአውሮፓ የተቀጠሩት ሠራተኞች ደመወዳቸው እነስተኛ ሆኖ ቁጥራቸው እየጨመረ ሲሄድ በሥራ ጥራትም ጥሩ ውጤት እየላዩ ኃላፊነት እየጨመሩ ብቅ ብቅ ማለት

ሲጀምሩ አሜሪካውያኑ አስተዳደሩን የአውሮፓ አየር መንገዶች እንዲወሰዱ እንደመጋበዝ ቆጥረውት ጥቅማቸው እንዳይነካ የአውሮፓ ውያኑን ቁጥር በሚዛን መጠበቅ ነበረባቸው።

በዚህ በመስከረም ወር 1947 ዓ.ም የወጣው የሂሳብ ማስታወቂያ የሐምሌ ወር ገቢው 729,689 የኢትዮጵያ ብር እንደነበር ያሳያል። ይህ ካለፈው ዓመት ሐምሌ ወር ጋር ሲነጻጸር በ25.5% ከፍ ብሏል። በዚህ ወር አየር መንገዱ ያገኘው ጠቅላላው ትርፍ 17,658 የኢትዮጵያ ብር ከፍተኛ ውጤት መሆኑን የሚገልጽ ሪፖርት አስተዳደሩ አቅርቦ ነበር።

በታህሳስ 1949 ጠቅላላ የሠራተኞች ቁጥር ወደ 655 ከፍ ሲል ደመወዝ ገም ወደ 284,507 ብር አድጓል። የኢትዮጵያውያን ሠራተኞች ቁጥር 478 ሲሆን አማካይ ደመወዝ 229 ብር ሆኗል። አሜሪካኖች ወደ 51 ደርሰው አማካይ ደመወዳቸው 1,999 ሲደርስ ይህ ልዩ ልዩ ጥቅሞችንና ክፍያዎችን እይጨምርም። ለምሳሌ፣ ለፓይሎቶች የትርፍ ሰዓት በረራ በየሦስት ወር የሚከፈላቸውንና ኮንቪር ለሚያበሩት በሰዓት አንድ የአሜሪካን ዶላር ተጨማሪ ክፍያ የሚያገኙትንም አያጠቃልልም። ግሪኮች ቁጥራቸው ሳይለወጥ 26 ሲሆን አማካይ ደመወዳቸው ወደ 649 ብር ከፍ ብሏል። ጀርመኖች 16 የነበሩ ሲሆን የነሱም ቁጥር ሳይጨምር አማካይ ደመወዳቸው ወደ 898 ብር አይሏል። ግብጾች ቁጥራቸው ወደ 14 ዝቅ ብሎ አማካይ ደመወዳቸው 659 ብር ሆኗል። ሌሎች አውሮፓውያን 56 ሆነው አማካይ ደመወዳቸው 620 ብር ሲሆን ከሌሎች ልዩ ልዩ አገሮች የመጡ 51 ሠራተኞች በአማካይ 330 ብር ይከፈላቸው ነበር።

ካፕቲን ጎሊጊ ኢትዮጵያውያንና አሜሪካኖችን አስማምቶ በሰላም ማስተዳደር እየከበዳቸው ሄደ። የአዲስ አይርፕላንም መግዣ ብድር ከአግዚም ባንክ ከመገኘቱ በተጨማሪ 'በኢትዮጵያና በአሜሪካ መንግሥታት መካከል የነበረው ግንኙነት ተዝቀዝ ያለበት ጊዜ በመሆኑ የአየር መንገድ አስተዳደር ስለ ብድርም ማጣት አልቻለም። ለዚህም ምክንያት የሆነው የአስዋን ግድብ ሥራ በተመለከተ በግብጽና በአሜሪካ መንግሥታት ለደረግ የነበረው ስምምነት ውይይቱ ሲጀመር ኢትዮጵያ አንድ ታውቀው ባለመደረጉ ነው። የዚህ ውል መፍረስ የሰዊዝ ካናልን ውዝግብ እንዳስነሳ በከፍል አንድ ተገልጿል።

የአሜሪካኖቹ አስተዳደር መጀመሪያውን ለኢትዮጵያውያን ሥልጣን የማጋራቱን ጉዳይ ትኩረት ሰጥቶት ቢሆን ኖሮ በሥራ ላይ እያንጻገዱ በጥረት ከሚያገኘው ዕድገት አልፎ፣ ሥራውን ስኃላፊነት ለመምራት

ይችላሉ የሚባሉትን ለትምህርት ወደ ውጭ ሀገር በመላክ የሚሻሻሉበትን፣ ወይም አስፈላጊው የዕውቀት ደረጃ ያላቸውን ኢትዮጵያውያን መቅጠርና የመሳሰሉትን ለማድረግ ይቻል ነበር። ነገር ግን አስተዳደሩ ፈቃደኝነት ስላልነበረው በአንዳንድ የአቀጣጠር ሂደቶች ላይ የማን አለብኝነትን መንፈስ ያላይ ነበር። አሥመራ የሚገኘው ሽያጭ ክፍል ኃላፊ የነበሩት ሚስተር ዊልሰን እንዲሁም ሳሚ አዩብ የተባሉት ግብጻዊ ከኢትዮጵያ ባንክ የፕሮሶኔል ኃላፊነት ሥራቸው ለቀው የአየር መንገድ የቅርንጫፍ ኃላፊ ሆነው ተቀጥረዋል። በጣቢያ አዛኝነት ዘርባክ የሚባሉ ጀርመናዊ ቀጥሎም ፊሊፖ ማሪኮኒ የሚባሉት የጣሊያን ተወላጅ ከዚያው አፊቹዩ ቪዶጆ ከሚባለው መጥተው የአሥመራን ጣቢያ ያስተዳድሩ ነበር። ዋናው የአዲስ አበባ ጣቢያ አዛኝ ቢል ዳንዬልስ የሚባሉ የፈረንሳይ ተወላጅ ነበሩ። የአሜሪካኖቹ አስተዳደር ግሪኮችን፣ አርመኖችንና ሕንዶችን የክፍል ሹም እያደረገ ሲያሳድግ በኢትዮጵያውያን ላይ ምክንያት እየፈጠረ ወደ ኃላፊነት ደረጃ አላሳድግም አለ። ንጉሠ ነገሥቱ ድረስ በሚቀርቡት አቤቱታዎች አሜሪካኖቹ አየር መንገዱን ለቀው ለመሄድ ስለማይፈልጉ ነው ዕድገት የማይሰጡት ተብሎ ቀጥተኛ ክስ ቀርቧል። በመጨረሻም የነበረውን ውጥረት ለማርገብ ይመስላል ወደ አሜሪካ የልምምድ ጉዞ እንዲደረግ ፕሮግራም ወጣ። በዚህ መሠረት የካቲት 27 1954 ዓ. ም. ከፋይናንስ ኃላፊው ከሚስተር ዛንደር ጋር ወደ አሜሪካ የተጓዙት አቶ ብርሃኑ ኪዳኔ፣ (የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ የሂሳብ ሹም)፣ አቶ ብርሃኑ እንዳለ፣ አቶ ሁነኛው እሸቴ አቶ ጌታቸው አድማሱ ናቸው። እነዚህ ኢትዮጵያውያን የሂሳብ ሠራተኞች ስለሆኑ ኩባንያው ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ጋር ባለው የሂሳብ ውዝግብ አቻቸው ከሆኑ የቲ.ደብልዲ.ኤ. ሠራተኞች ጋር ለመነጋገር እንዲቻል የተካሄደ ትምህርታዊ ጉብኝት ነው።

በመጋቢት ወር አቶ ዮሐንስ እስጢፋኖስ፣ አቶ ጎርፍነህ ገበየሁ፣ አቶ ከበደ ወልደ ጊዮርጊስ፣ አቶ ተሰማ ሃይሉ፣ በሚያዝያ አቶ አሰፋ አም ባዬ፣ አቶ ገብረመድህን ገብረየሱስ፣ አቶ ጌታነህ ከበደ፣ አቶ አድማሱ መኩንን፣ የሆስቴሶች አለቃ ሚስ ጌቲ ኔግሪንን ጨምሮ ከካፕቴን ቀረል ጋር እንዲሄዱ ፕሮግራም ወጣ። በመጨረሻም አቶ ውብሽቴ መኩሪያ (የአዲስ አበባው የቲኩት ቢሮ ሱፐርቫይዘር)፣ አቶ ቴምድሮስ ዕቁበ ሥላሴ፣ አቶ ዘረሰናይ አብርሃ፣ አቶ ዕቁበጽዮን ኃይሌ፣ በፓይለቶች በኩል ረዳት ፓይለቶች አዳሙ መድኅኔና አብርሃም ገዛኸኝ የአይርፕላን ምስሰብረራ ለመማር ወደ ካንሳስ ሄደዋል።



ለጉብኝት ወደ አሜሪካ የሄዱ ሠራተኞች

ዲ.ሲ.-37 እንዲተካ የታሰበው አይርፕላን ያጋጠመው አደጋ

በ1950ዎቹ ዓመታት ዲ.ሲ.-37 የሚተካ አይርፕላን ፈላጊ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ብቻ አልነበረም። በዓለም ላይ አብዛኛዎቹ አየር መንገዶች አገልግሎታቸውን የጀመሩት በዲ.ሲ.-3 አይርፕላን ነው። ከጦርነቱ በኋላ በየአገሩ የተሠራጩት አይርፕላኖች ዕድሜያቸው ስለገፋና ፋብሪካውም አዲስ መሥራት ካቆመ ብዙ ዘመን አልፎ ስለነበር፣ ለመለዋወጫ ዕቃ እንዲሆኑ፣ ከአርጌዎቹ ጥቂቶቹን ከበረራ አቁሞ በማቀራመት መለዋወጡ እንደማያዛልቅ ታምኖበታል። የለሰለሰ የአይርፕላን ማረፊያ ያላቸው አንዳንድ የአፍሪካ ሀገሮች ሆላንድ የተሠራቸውን ፎክር ፍሬን ድቪፕ ኤፍ-27 (Fokker "Friendship" /F-27) ገዝተው አገልግሎታቸውን አሻሽለው ነበር።



ሰጉብኝት ወደ አሜሪካ የሄዱ ሀራተኞች

ኢትዮጵያ ውስጥ የሚያስፈልገው አይርጥላን እንደ ዲሲ-3 በአጭር ጊዜ ከተዘጋጀ ሜዳ ላይ ለማረፍ የሚችል፣ ያልተስተካከለ ጨንጫና ከረት ድንጋይ በሞላበት፣ እንዲሁም አንዳንድ አነስተኛ አውራጃዎች ቆፍረው የሚያድርባቸው ጉድጓዶች በየቦታው በሚገኙበት ሜዳ ላይ በትልልቅ የፊት እግሮቹ እየደመሰሰ የሚያርፍ፣ በማረፍና በመነሳት ጊዜ ሽቅብና ቁልቁለትነት ያላቸውን አይርጥላን ማረፊያዎች ለማገልገል የሚችል ዓይነት ነው።

አንዳንድ ኢትዮጵያ ውስጥ ለመሥራት ያልቻሉት የአይርጥላት መሣሪያዎች፣ በተለይ የሞተር ክፍሎች፣ በገበያ ላይ እየጠፉ ባይሄዱና ሁለት ሞተሮቹን ለመተካት የሚችሉ ዘመናዊ ሞተሮች ተገኝተው ቢሆን ኖሮ ዲሲ-3ን እያደሰን ለብዙ ዘመን ለመያዝ ብንችል መልካም ነበር። በተጨማሪ 100 አክቲቭ ነዳጅ ማግኘቱና በያለበት በክምችት ለማስቀመጥ አስቸጋሪ እየሆነ ስለሄደ ዲሲ-3 ከበረራ መቆም ነበረበት።

ከሆላንድ ፎካር ፋብሪካ የመጣቸው አይርጥላን ስትቆም አካላ ለመሬት ቅርብ ሆኖ ትንሽ እግሯንም ከፊት ነው። ለዚህም ለስላሳ ሜዳ ያስፈልጋታል። ሆኖም ለገለጸ ከፋብሪካው የመጣው ዋና ፓይለት ለመተካት ትችላለች ብሎ ለማሳመን ስለሞከረ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ባለሥልጣናት እድሉን ሰጥተው ዲሲ-3 የሚሠራውን ዓይነት ሥራ አንድ በአንድ በገቢር እንዲያሳይ ፕሮግራም ወጣ።

የመጀመሪያውን በረራ በጊዜው ተቀዳሚ የዲሲ-3 ካፕቲን የነበሩት ካፕቲን ሌም ተው ረዳቱ ከሚቀመጥበት በኩል ሆነው የአይርጥላን ረዳት ፓይለት ከመካከል ካለው የተመልካች መቀመጫ ሆኖ ረዳትነቱን ይፈጽማል። በአየር ላይ በተደረገው ሙከራ በአንድ ሞተር መብረርን ጨምሮ ያለምንም እንክን ተመለከቱ። በአዲስ አበባ አይርጥላን ማረፊያ ልዩ ልዩ ሙከራዎች ከተካሄዱ በኋላ በየክፍላተ ሀገሩ ያሉትን ሜዳዎች ለመሞከር እቅድ ተዘጋጀ። ከዚህ ቀደም ብሎ የፋብሪካው ፓይለት ከአዲስ አበባ ሊያነሳ ይችላል የተባለውን ግምት በጆንያ ጠጠርና አሸዋ እየተሞላ ተመዝኖ አይርጥላት ላይ ተጫነ። መጽሐፉ በሚያዘው ልክ መሆኑንም ፓይለቱ ተቆጣጥረው አረጋገጡ። በሚገባ ተዘጋጅተው ለመነሳት ማከብከብ ሲጀምሩ ፓይለቱ «በአጭር ርቀት እንዴት እንደምትነሳ አሳያለሁ» በማለት አይርጥላኗን ሳብ አድርገው እግሯን እንዲያጥፍ ረዳት ፓይለቱን ሲያዙት አንድ እግሯን ገና መሬት ሳይለቅ ማጠፍ ጀመረ። ወደ አየር ለመውጣት የገተቷት አይርጥላን ጭራቀ መሬት ስለነካ ፍጥነቷ ቀነሰ። የቀኝ እግር መታጠፍ፣ ስለጀመረ ወደ ቀኝ

ዞራ በሆዲ መሬት ለመሬት ተንቋቀቀች። የቀኝ ሞተር ውልብልቢቷም ተጣመመ። የነበሩት ባለሥልጣናትና ሠራተኞቹ ምንም ሳይነካቸው ከዚህ አደጋ በደህና ወጡ።

ከአደጋው በኋላ አይርጥላኗ ተጎትታ ወደ ሐንጋር ገብታ በተደረገው ፍተሻ የአይርጥላኗ አንድ ሞተርና ውልብልቢቷ ብዙ መለዋወጫ አስፈልጎታል። በጥቂት ቀናት ውስጥ ከፋብሪካው ሌላ አይርጥላን ተልኮ ለደረገ የታሰቡትን የልዩ ልዩ ሜዳዎች ሙከራ አካሂደዋል። ሆኖም ዲሲ-3ን አልለወጠችም።

በቅሎ ወይስ አይርጥላን

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ዲሲ-3 መደበኛ በረራ ቁጥር 371 ጳጉሜ 1 ቀን 1947 ዓ.ም. በጎባና ጊኒር አድርጎ ወደ ነገሌ ለመብረር በሰንቱ ተነስቶ ወደ ጎባ አመራ። ጎባ አይርጥላን ጣቢያ ላይ ሲደርስ ከማረፋቱ በፊት ሁልጊዜ እንደሚያደርገው ሜዳውን ዞሮ ማየት አለበት። የአይርጥላት ሜዳ ለምለም ሳር ስለነበረው ከብቶች ይሠማሩበታል። የጣቢያው አዛዥ፣ ዘበኞቹና አይርጥላት ላይ ዕቃ የሚጭኑት ሠራተኞች ተቀዳሚ ሥራቸው ከብቶቹን አባረው ሜዳውን ከሰውና ከብቶች ገባ ማድረግ ነው። ከዚህ ቀደም አንድ ሰው ማስጠንቀቂያውን ጥሶ ሜዳውን ሲያቋርጥ በአይርጥላን ተገጭቶ ሕይወቱ አልፏል።

በዚህ ቀን ግን የጣቢያ አዛዥ ቀይ ባንዲራ ይዞ ቆሟል። ይህ የሚያመለክተው አይርጥላንም ላይ የነበሩት እንደተመለከቱት ማረፊያ ሜዳው በውሃ ተጥለቅልቋል። በዚህ የተነሳ ጎባ መውረድ የነበረባቸው 15 መንገደኞች ወደ ጊኒር ቀጠሉ። ጊኒር ሲደርሱ የጎባ መንገደኞች ምርጫ ተሰጣቸው። ይኸውም ወደ አዲስ አበባ በዚያው አይርጥላን ተመለሰው በሌላ ቀን መሞከር ወይም የበቅሎ ኪራይ 9 ብር ተቀብለው ወደ ጎባ ጉዟቸውን መቀጠል። 14ቱ መንገደኞች የበቅሎ ኪራይ ተቀበሉ። ከቆላማው ጊኒር ወደ ደጋው ጎባ ያለው ረቀት 64 ኪሎ ሜትር ሲሆን በአይርጥላን 15 ደቂቃ፣ በእግርና በከብት ሁለት ቀኖች ይፈጽዳል።

በዚህ ጊዜ ጊኒር ላይ በአንድ ብር 100 እንቁላል፣ በብር አራት ዶር፣ አይርጥላን ላይ በሁለት ሰዎች ሽክም ለመጫን የማይቻለው ሙከት በ10 ብር ይገዛ እንደ ነበር በዚህ አጋጣሚ መግለፅ የቀድሞውንና የአሁኑን ዋጋ ለማነጻጸር ይረዳል። በወቅቱ የሀገር ውስጥ ሽያጭ ኃላፊ

የነበሩት አቶ ሰሎሞን የማኅ በድርጅቱ ለሠራተኞች በሚታተመው የውስጥ ጋዜጣ ላይ የሚከተለውን ስንገላግሎት አቅርበው ነበር።

በግና ፍየሉ
ደርና እንቁላሉ

እንብረር እንብረር
እንብረር ይላሉ

ኮንስቲትሊን አይርጥላን

ከአሜሪካ መንግሥት በልዩ ስጦታ ለንጉሠ ነገሥቱ የተበረከተውን አይርጥላን ለማሳደስ ከአሜሪካ መንግሥት ካዘና 1.6 ሚሊዮን የአሜሪካ ዶላር ወጥቷል። ከአትዮጵያ መንግሥት በኩል ደግሞ በልዩ ትእዛዝ አይርጥላን ውስጥ እንዲሠሩ ለተጠየቁት ልዩ ልዩ ለውጦች 700,000 ዶላር ተከፍሏል።

የምዝገባ ቁጥሩ ET-T-35 የሆነው ኮንስቲትሊን አይርጥላን ወደ አትዮጵያ የመጣው ጥያቄው በቀረበ በዓመቱ ነው። መጀመሪያ በአስቸኳይ የተፈለገበት ምክንያት በገዳር 1949 ዓ.ም ንጉሠ ነገሥቱ ወደ ሕንድ ለሚያደርጉት አራሲላዊ ጉብኝት ባለ አራት ሞተር አይርጥላን በማስፈለጉ ነበር። ጉንግዌ በረራ በሌለበት ጊዜ በዚህ አይርጥላን ሌላው ተጠቃሚ የነበረው የአትዮጵያ አየር መንገድ፣ አይርጥላን ከመምጣቱ በፊት አንድ ሌላ ኮንስቲትሊን ጨምሮ የኢንተርናሽናል አገልግሎቱን ወደ አራት ሞተር ያላቸው አይርጥላኖች ከፍ ለማድረግ እቅድ ነበረው። በዚህ መሠረት ዳግለስ ኩባንያ በሚሠራቸው ዲ.ሲ-6 አይርጥላኖች ቢለውጥ የተሻለ አገልግሎት ለመስጠት ይቻላል በማለት፣ የአሜሪካ መንግሥት ሊሰጥ ያለበውን ኮንስቲትሊን ወደ ዲ.ሲ-6 እንዲለውጥ አጥብቆ ጠየቀ።

በአሜሪካ መንግሥት በኩል ዲ.ሲ-6 ሳይገኝ ቀርቶ የአሜሪካ አየር ኃይል በጥሩ ሁኔታ ይዞ ታላላቅ የመንግሥት ባለሥልጣናትን ከቦታ ቦታ ያበርበት የነበረውን አንድ ኮንስቲትሊን አይርጥላን ለንጉሠ ነገሥቱ ከላይ በተጠቀሰው ሁኔታ ለመስጠት ወስኗል። የተሰጠው ኮንስቲትሊን የአሜሪካ የሲቪል አይርጥላን ፍተሻ ክፍል መርምሮ ለበረራ ብቁ ነው፤ ብሎ ካሳለፈው በጋላ የአትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪ ካፕቴን

ሐረል በቦታው ተገኝተው የበኩላቸውን ምርመራ አድርገው ተረከበዋል። ሆኖም ለታሰበው ጉንግዌ ገዛ ሳይደርስ ቀረ።

ኮንስቲትሊን አይርጥላን ያበሩ የነበሩት ካፕቴኖች ወደ ለ-ሰአንጀለስ ሄደው ለዚህ አይርጥላን ተብሎ አዲስ ከተቀጠሩት ረዳት ፓይሎቶችና የበረራ መሃንዳሎች ጋር አብረው ስለ ኮንስቲትሊን አይርጥላን ከሰጠው በጋላ አይርጥላንን ተረክበው ወደ አዲስ አበባ እያሰሩ ለመጡ። አትዮጵያውያን ፓይሎቶች ለዚህ አይርጥላን በረዳትነት ለማዘር ብቁ ያልሆኑት ምክንያት የአሜሪካ ኮሚሽን ፓይሎት የምስክር ወረቀት ስልጠናታው ነው ተባለ። ከኮሚሽን ደረጃ በላይ ከአንግሊዝ አገር ያዛዥነት ምስክር ወረቀት ይዘው የመጡትን አትዮጵያውያን ግን አለውቀውም። ከአየር ኃይል አዲስ ተቀጥረው የመጡት ፓይሎቶች የአሜሪካ ኮሚሽን ፈተና በግል አጥገኛው እንዲፈቱ ተጠይቀው ጥቂቶች የጽሑፍ ፈተናውን ካላጡ በጋላ ለሰጠው ቀረ።

የአትዮጵያ አየር መንገድ አርማን የተቀላው አይርጥላን የመሳያ ቁጥር ኢ.ቲ-ቲ-35 ተሰጥቶት ወደ አቴንና ናይርቢ ለሚደረጉት መደቦች በረራዎች ተመድቦ ነበር። በመጣ በስድስት ሳምንቱ ሐምሌ 3 ቀን 1949 ዓ.ም ከጥቂቱ 2 ሰዓት ከ25 የበረራ ቁጥሩ ኢ.ቲ 03 ከካርቲም ተገደው ወደ አዲስ አበባ እትጣጡ 96 ኪ/ሜ ርቀት ላይ በ1500 ሜ ስፍታ እንደደረሰ፤ በግራ በኩል ከባድ ፍንጭ ተሰጥቶ። ወዲያው ለማሳረፍ በተደረገው መከራ ጥቁር እሳይን ተከትሎ በረሃው ውስጥ ከነበረው ስፍታ አላት እንደያዘው በሦስት ደቂቃ ወርዶ ተቃጠለ። አይርጥላን ገና ወረሃው ላይ ለማረፍ ሲጠጋ አስተናጋጆቹ የአደጋ ጊዜ መውጫዎችን መስኮቶች ከፍተኛው ስልጠና፣ እንዲያውም በጣም አጭር በሆነ ጊዜ ማለትም በ20 ሴኮንድ ውስጥ 20 መንገደኞችና ዘጠኝ ሠራተኞች ምንም ሳይነካቸው ከሚቃጠለው አይርጥላን ወጥተዋል። እንደ ዕድል ሆኖ ነፋሱ መንገደኞቹ ወደ ወጡበት በኩል ይነፍሱ ስለነበረ የእሳቱ ወላፊን ሳይነካቸው ከአይርጥላን ለመራቅ ቻሉ። አይርጥላን ባለበት ተቃጥሎ አመድ ሆነ። ከመንገደኞቹ አንዱ ካሜራ ይዞ ስለነበረ፣ ቃጠሎውን እስከ መጨረሻው አንስቷል።

በአደጋው የምርመራ ውጤት መሠረት ከካርቲም ሲገላ የእግሮቹ ፍሬኖች እንደሞቁ ታጥፈው ኑሮ ጎማው ታፍኖ በለቆየ ፈንድቶ በዙገሮቹ ስለገዳ፣ ከፈላሽ ነጻድ ጋር ተገናኝቶ እሳት ስላስነሣ የአደጋው መነሻ መሆኑ ታወቀ። ከብዙ እንደዚህ ካሉት አደጋዎች በምርመራ ከተገኙት ውጤቶች የተገኘው ትምህርታዊ እርምት የሚያመለክተው፣ አይርጥላን ከመነሳቱ በፊት በልዩ ልዩ ምክንያት የእግሩ ጎማ ፍሬኖች የሞቁ ከሆነ በረራ እንደጀመሩ እስከሚቀዘቅዙ እንደተገጠሙ ለአም

ስት ደቂቃ በረራ ማቆየት ነው። አየር ላይ ለመውጣት ያለው ኃይል በሙሉ አስፈላጊ ከሆነ እግሮቹ ታጥፈው በቂ ከፍታ ከያዙ በኋላ እግሮቹን አውርዶ ለአምስት ደቂቃዎች ማቀዝቀዝና መልሶ ማጠፍ ይቻላል። አዲስ በመጣው አይሮፕላን ላይ የዚህ ዓይነቱ እርምጃ አልተወሰደም።



ካፕቲን ሳልዮርስ እና ኮንስታቤሽን አይሮፕላን

ካፕቲን ሳልዮርስና ረዳት ፓይሎቱ ትሮስፐር እንዲሁም ሌሎቹ የበረራው ሠራተኞች በረራ ላይ እንዳለ እሳት የያዘውን አይሮፕላን በከፍተኛ ችሎታቸው መንገደኞቹ ምንም ዓይነት ጉዳት ሳይደርስባቸው ስላሳረፉ ከንጉሠ ነገሥቱ የኒሻን ሽልማትና ልዩ ልዩ ስጦታዎች አግኝተዋል። ሳልዮርስ የተሸለሙት የወርቅ ሰዓት «የሰውን ህይወት ለማዳን ስላደረጉት መስዋዕትነት መታሰቢያ ቀ. ኃ. ሥ» የሚል ጽሑፍ አለው።

ከዚህ አደጋ በኋላ ሁለት ዓመታት ቆይቶ የአሜሪካ አየር ኃይል፣ የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴርንና የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳዳሪን ያወዛገበው፣ በብዛት ተገዝቶ የነበረው የኮንስታቤሽን የመለዋወጫ ዕቃ ጉዳይ ነበር። አየር መንገዱ ዲ.ሲ-6 ከገዛ በኋላ አንደኛው አስተዳዳሪው ቪክተር ሐረል አጻጻፍ አየር መንገዱ ከሚያበራቸው አይሮፕላኖች ጋር ተመሳሳይነት የሌለው አይሮፕላን ሰጥተውን ኪሣራችን ከፍ እንዲል ለተደረገው ወጪ ኃላፊነቱን የአሜሪካ መንግሥት መውሰድ አለበት ብለዋል። በአሜሪካ መንግሥት በኩል የተሰጠው መልስ፣ ዲ.ሲ-6 ተፈልጎ ስላልተገኘ ኮንስታቤሽንን ለመቀበል ፈቃደኛ መሆናቸውን በከፍተኛ ደረጃ ላይ ያሉ ታላላቅ ባለሥልጣናት ባደረጉት ግፊት የተወሰነ ጉዳይ መሆኑን ነው። ከዚህም ሌላ ካፕቲን ሐረል አይሮፕላኑን ለመረከብ አሜሪካ አገር ድረስ ሄደው በቴክኒክ በኩል የፈለጉትን የግል ምርመራ አከናውነው ከሚያድሱውም ፋብሪካ ጋር ተስማምተው ተረክበዋል። የአሜሪካ መንግሥት ለምኖ አለመስጠቱን ካስታወቃቸው በኋላ «ሁለት ዓመታት አቆይተው ለኮሪያ አየር መንገድ መሸጥ ሲያቅታቸው ለእኛ ሸጡልን፣ በዚህ ምክንያት የአሜሪካ መንግሥት መፍትሄ ይፈልግ ማለታቸው አግባብ አይደለም» የሚል መልስ አገኙ። በዓለም ላይ በዚያን ጊዜ ኮንስታቤሽን የሚያበሩት አየር መንገዶች አትራፊነታቸው እያዘቀዘቀ ሄዶ ስለነበረ በዲ.ሲ-6 ወይም በሌላ አይሮፕላኖች እየለወጡ ሄደዋል።

ምርጥ ቴክኒሺያኖችን ወደ አሜሪካ መላክ

አየር መንገድ ግንቦት 9 ቀን 1974 ዓ.ም. ያወጣው ሪፖርት እንደሚያመለክተው 85 ወጣት ቴክኒሺያኖች ተቀጥረዋል። 25ቱ የጃኒየር ሜካኒክነት ደረጃ ላይ ሲሆኑ፣ 19ኙ ገና ጀማሪዎች ናቸው። በዚህ ሁኔታ ለሥራው የሚያስፈልገው የሠለጠነ ቴክኒሺያን ለማግኘት የረጅም ጊዜ ልምድ እንደሚጠይቅ አብራርቶ አየር መንገዱ ከተመሠረተበት ጊዜ ጀምሮ ላለፉት ዘጠኝ ዓመታት በቴክኒሺያንነት የተቀጠሩት በቀለም ትምህርት ያልገፉ ስለነበሩ ኃላፊነት ወዳለው ከፍተኛ ሥራ ለማሳደግ እንዳልተቻለ ገልጿል።

ከዚህ ሪፖርት ቀደም ሲል፣ አየር መንገዱ ላለፉት ሁለት ዓመታት ሲቪል አቪዬሽን ት/ቤት ያሠለጠናቸው 18 ተማሪዎች በማግኘቱ አሜሪካውያን አለቆቻቸው በጣም ተደስተዋል። እነዚህ ተማሪዎች ከሁለተኛ



ԿԻՒՆ ԳՈՐԸՆ ԼԿ ԻՅՈՒԹԵՆՆ ԿՔՇԻՆ

ደረጃ ትምህርት ቤቶች ከፍተኛ ክፍሎች ተመርጠው ለሦስት ዓመታት በአቪዬሽን ትምህርት ከሥራዎች ጋር አገር መገዢ ሲቀጠሩ፤ በቀላሉ ትምህርት ጥሩ ውጤት ነበራቸው። ለወደፊቱ ከፍተኛ ኃላፊነት ለመውሰድ እንዲችሉ በሥራ ልምቱ ላይ ማተኮር እንደሚያስፈልጋቸው ሪፖርቱ አትቷል።

በዚህ ጊዜ አየር መንገዱ ወራተኛውን ሲኒዩር ቴክኒሻን ደረጃ ለማድረስ የሚቻልበት ዘዴ ገና ስላልተገኘለት፤ ፖዴንት ፎር የሚባለው ድርጅት በሰጠው የገንዘብ ትምህርት ልዩ ልዩ ተጠቃሚ ምስት ሜካኒኮችን ወደ አሜሪካ ላከ። እነዚህም መጀመሪያ ከተቀጠሩትና ቀደምትነት ካላቸው ሠራተኞች በቀላሉም ትምህርት ቤቱም ያልገኙት አቶ ተስፋዬ በላቸው፤ ከሲቪል አቪዬሽን ትምህርት ቤት ከተቀበሏቸው ተማሪዎች አንደኛ የወጣውና በተደጋጋሚ በተደረጉትም ፈተናዎች ከፍተኛ ውጤት ያካበረው አሰጣፊ በቀላሉ እንዲሁም በቀላሉ አስፋው ናቸው። ከዚህ በመቀጠል ቴክኒሻኖች የተማሩትን ለመከለስና ለፈተና ለማዘጋጀት፤ በዲ.ሲ.3 እና በኮንቪር አይ.ሮ.ፕላኖች ትምህርት ለማላደግና ፈተናዎችን ለመስጠት ዲን ቤትስ የሚባሉ አሜሪካዊ ተቀጥረው የትምህርት ንድፍ ክፍል ከፍተዋል። ልዩ ልዩ ደረጃዎችን መዳቢ ሲቪል አቪዬሽን ቢሆንም የሰለጠነ የሰው ኃይል አልነበረውም። ስለዚህ መጀመሪያ አየር መንገዱ በሲቪል አቪዬሽን ተወካሉ የቴክኒሻንነት ምስክር ወረቀት ይሰጥ ነበረ።

ከዚያም የአሜሪካን ኤፍ.ኤ.ኤ (FAA) ፊደራል አቪዬሽን ባለሙያዎችን ፈታኝ ለጥቂት ጊዜ አዲስ አበባ እየመጣ መፈተን ከጀመረ በኋላ የአሜሪካ መንገድ ለዚህ ዓይነቱ ሥራ በጀት የለውም ተብሎ ተቋርጧል። ብዙዎች ለመፈቀን ተዘጋጅተው ፈታኝ ያልመጣበት ጊዜም ነበር። እንዲያውም ወደጎላ ቤይሩት ድረስ እየሄዱ መፈተን ነበረባቸው። ሲቪል አቪዬሽን መሥሪያ ቤት ከነበረው ሕንፃ ውስጥ በአንድ አስተማሪ በጀመረው የአየር መንገድ የቴክኒክ ት/ቤት ካይተር የሚባሉ ሆላንዳዊ ተቀጥረው አዲስ ተቀጣሪዎችን በተለይ ሽያጭ ሠራተኞችንና በአቪዬሽን ዓለም ጠቅላላ ዕውቀት አስተምረዋል።

የሲቪል አቪዬሽን የቴክኒክ ትምህርት ቤት አዲስ ተማሪዎችን እየተቀበለ ማሰልጠኑ እንዲቀጥል፤ ከዚህ ትምህርት ቤት የአንደኛና ሁለተኛ ኮርስ ተመራቂዎች የሆኑት አቶ ዳዊት ወርቅነህና አቶ በቀላ ሰርቤላ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ተቀጥረው ይሠሩ ከነበሩበት የአስተማሪነት ሙያ ወደ ሲቪል አቪዬሽን በመጀመሪያ በትውስት መልክ ተዘዋውረው በዚህ ሥራ እንደቀጥሉ ተደረገ።

THIS CERTIFIES THAT:

NAME: _____

HEIGHT: _____

HAIR: _____

EYES: _____

NATIONALITY: _____

DATE OF BIRTH: _____

PLACE OF BIRTH: _____

DISTINGUISHING MARKS OR FEATURES: _____

EXPIRES: 1-1-59

MECHANIC LICENSE HOLDER

NAME: *Delelma*

THIS LICENSE MUST BE PROPERLY GUARDED TO ENSURE THE SAFETY OF AIRCRAFT

ISSUED ON: _____

EXPIRES: _____

CATEGORY	C-41		CV-42		DC-48	
	INT.	DATE EXAM	INT.	DATE EXAM	INT.	DATE EXAM
AIRCRAFT	2/1	Nov 58				
INSTRUMENTS	2/1	Jan 59				
POWER PLANT	2/1	Jan 59				
FUEL SYSTEMS	2/1	Jan 59				
GEARBOX	2/1	Jan 59				
PROPELLERS	2/1	Nov 58				
HYDRAULICS	2/1	Jan 59				
MECHANIZATION	2/1	Jan 59				
AIR CONDITIONING						
SPECIAL RATINGS						
SUSPENSION, DATE						
			DURATION		REASON	BY

THIS LICENSE WHEN PROPERLY EXAMINED IS VALID FOR A PERIOD OF TWO YEARS

ENDORSED BY	TITLE	DATE
ENDORSED BY	TITLE	DATE
ENDORSED BY	TITLE	DATE
ENDORSED BY	TITLE	DATE

IF THIS CERTIFICATE IS LOST, DESTROYED OR MUTILATED, A DUPLICATE MAY BE OBTAINED AT THE WRITTEN REQUEST OF THE HOLDER, TO THE TECHNICAL TRAINING INST. HYDROPOIN MA LINES, ADDIS ABABA, ETHIOPIA, SUCH A REQUEST MUST BE ACCOMPANIED BY A STATISTICAL EXAMINE OF THREE ETHIOPIAN PERSONNEL. A DUPLICATE WILL BE ISSUED ONLY ON A CURRENTLY VALID ORIGINAL.



MECHANIC CERTIFICATE

አየር መንገድ ደሰጥ የጠረው የቴክኒሻን ምስክር ወረቀት ። አቶ ጸተሰ ሰርቤላ ከሲቪል አቪዬሽን ት/ቤት ተመርተው እስከ ባለሙያዎች ሙሉ ሆኖ ቤት ለተቀረጸበት ደርሰዋል።

ከአየር ኃይል አቶ ለገሰ ማሞ በ1948 ዓ. ም. ተቀጥረው ለኢትዮጵያ አየር መንገድ የቴክኒክ ክፍል ት/ቤት አለቃ ለሚሰተር ቤትስ ረዳት በመሆን አስተማሪ ሆኑ። ኢትዮጵያውያን ቴክኒሻኖች በቁጥር እየጨመሩ ሲሄዱ ብዙዎችን ለፈተና ለማዘጋጀት ከመስመር ሠራተኞች ሚሰተር ሞትስ የሚባሉትን ፎርማን በአስተማሪነት ማዛወር አሰፈሰገ። ተጨማሪ አስተማሪዎች አቶ ዘውዴ ለማና፤ አቶ ካሃ እስከንድር ነበሩ።

ዕድገት የሚሰጠው ፈተና በማለፍ ብቻ ስለነበረ የኤፍ.ኤ.ኤ ፈተናን ለመፈተን ወደ ቤይሩት መሄዱ እንደ ማነቆ ሆኖ ብዙዎች ለፈተና ተዘጋጅተው ፈታኝ አልነበራቸውም። ስለዚህ አቶ ዳዊት ወርቅነህና አቶ በቀላ ሰርቤላ ከአየር መንገድ ወደ ሲቪል አቪዬሽን ሲዘዋወሩ ከአስተማሪነት ተልካካቸው በኋላ የመሥሪያ ቤቱን የደረጃ መመደቢያ ክፍል አቋቁመው አስፈላጊውን ፈተና ለፓይሎቶችና ለቴክኒሻኖችም አገር ውስጥ መስጠት ተጀመረ።



THIS CERTIFIES THAT

NAME W. M. H. H.

HEIGHT 5-11

HAIR BRN

EYES BRN

NATIONALITY ETHIOPIAN

DATE OF BIRTH 2-15-23

PLACE OF BIRTH ADDIS ABABA

DISTINGUISHING MARKS OR FEATURES NONE

LICENCE No. 1759

SIGNATURE OF LICENSE HOLDER

[Handwritten Signature]

HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE THE PRIVILEGES OF AIRCRAFT

ENDORSEMENTS BELOW ISSUED ON 2-15-59 EXAMINER [Signature]

RATINGS

	INIT.	DATE EXAM.	INIT.	DATE EXAM.	INIT.	DATE EXAM.
ELECTRICAL	LH	NOV 58				
INSTRUMENTS	LH	NOV 58				
POWER PLANE	LH	JAN 59				
FUEL SYSTEMS	LH	NOV 58				
IGNITION	LH	JAN 59				
PROPELLERS	LH	JAN 59				
HYDRAULICS	LH	NOV 58				
PRESSURIZATION	LH	JAN 59				
AIR CONDITIONING						

SUSPENSION-DATE	DURATION	REASON	BY

THIS LICENSE WHEN PROPERLY ENDORSED IS VALID FOR A PERIOD OF TWO YEARS

RENEWED BY _____ TITLE _____ DATE _____

RENEWED BY _____ TITLE _____ DATE _____

RENEWED BY _____ TITLE _____ DATE _____

RENEWED BY _____ TITLE _____ DATE _____

IF THIS CERTIFICATE IS LOST, DESTROYED OR MUTILATED, A DUPLICATE MAY BE OBTAINED AT THE WRITTEN REQUEST OF THE HOLDER TO THE TECHNICAL TRAINING DEPT., ETHIOPIAN AIR LINES, ADDIS ABABA, ETHIOPIA. SUCH A REQUEST MUST BE ACCOMPANIED BY A SERVICE CHARGE OF THREE ETHIOPIAN DOLLARS. A DUPLICATE WILL BE ISSUED ONLY OF A CURRENTLY VALID CERTIFICATE.



MECHANIC CERTIFICATE

አየር መንገዱ ወደ ጆት አይሮፕላን ለመሸጋገር የሚያስፈልገውን የቴክኒክ ሥልጠና በቅድሚያ ለመስጠት ከአሜሪካ የመጣው የአስተማሪዎች ቡድን የሚመራው በሚስተር ፖቻድ ነበረ። የልዩ ልዩ ሙያ ክፍል አስተማሪዎች የሆኑት አሜሪካውያን፣ ኢትዮጵያውያን አስተማሪዎችንና ልዩ የጆት ቴክኒሺያኖች ቡድን ተመርጠው ሥልጠናው ተካሄደ። የቴክኒክ ትምህርት ቤቱም በሚገባ ተጠናክረ።

የሲቪል አቪዩሽን ት/ቤት ምሩቃን በአየር መንገዱ የቴክኒክ ዘርፍ ቁልፍ የሆኑትን ቦታዎች በኃላፊነት ያዙ። የአየር ኃይሉ ካፕቴን መሐመድ የአቪዩሽን ምሕንድስና ትምህርታቸውን በአሜሪካ አጠናቀው መጥተው አየር ኃይል ለጥቂት ጊዜ ከሠሩ በኋላ ወደ አየር መንገድ ተዘዋውረው በመሐንዲስነት ተቀጠሩ።

በለውጡ ዋዜማ አሜሪካኖቹ ከፍተኛ የአስተዳደር ቦታዎችን ለኢትዮጵያውያን በሚያስረክቡበት ጊዜ፣ የጥገና ክፍል ኃላፊነቱን ሚስተር ዳርጌ ለካፕቴን መሐመድ አስረክበዋቸው ሄዱ። ጠቅላላ ድርጅቱን ኢትዮጵያውያን ተረክበው በኩሎኔል ሥምረት መድኅኔ ዋና አስተዳዳሪዎች ጥሩ ርምጃ ካሳዩ በኋላ፣ ኩሎኔሉ በሚኒስትርነት ተሾመው ሲሄዱ አዲስ ተሾመው ከመጡት የአየር መንገድ አስተዳዳሪ ጋር አለመግባባት ተፈጥሮ ካፕቴን መሐመድ ወደ ሽያጭ ክፍል ይዛወሩና በአሜሪካ የአየር መንገዱ ተወካይ ሆነው ወደ ኒውዮርክ ተላኩ። የቴክኒክ ክፍሉን የሲቪል አቪዩሽን ትምህርት ቤት ምሩቅ ለነበሩት ለአቶ አፈወርቅ አባይ አስረክቡ። አቶ አፈወርቅ አባይ የቴክኒክ መምሪያውን በሚገባ ሲመሩ ቆይተው በ1974 ዓ.ም በቴክኒክ ርዳታ መልክ ወደ ዛምቢያ ተልከው፣ ከአየር ሊንገስ (የአየርላንድ አየር መንገድ) የቴክኒክ መምሪያውን ተረክቡ። ለአምስት ዓመታት ከኢትዮጵያ ከተላከው ቡድን ጋር የዛምቢያ አየር መንገድ የቴክኒክ ክፍሉን ሲመሩ ቆይተው በድንገት በደረሰባቸው ሕመም ጀርመን ፍራንክፈርት ውስጥ በሕክምና ሲረዱ ቆይተው ከዚህ ዓለም በሞት ተለይተው ቀብራቸው አዲስ አበባ ውስጥ ተፈጽሟል። አቶ አበበየሁ እንግዳ የመን አየር መንገድ በርዳታ መልክ የቴክኒክ ክፍሉን ሲመሩ ቆይተው ለአቶ ደርጋ ሰይፋ ካስረከቡ በኋላ ወደ ኢትዮጵያ አየር መንገድ ተመልሰው የቴክኒክ ክፍሉን መርተዋል። አቶ ኃይለማርያም ደርሰ ወደ ዛምቢያ አየር መንገድ ለተመሳሳይ ተልእኮ ሄደው ሲመለሱ በቴክኒክ ክፍል ኃላፊነት ሠርተዋል።

የጥገና፣ የማደሻ፣ የበረራ ሎጂስቲክስ ዕቃና ንብረት ማደራጃ ክፍል

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከተመሠረተበት ጊዜ ጀምሮ ልዩ ልዩ ክፍሎች አጀማመራቸውንና በ15 ዓመታት ውስጥ የሥራ ውጤታቸው ከምን ደረጃ እንደደረሰ በማገጸር የሚያሳዩ ብዙ ፎቶግራፎችን የያዘ "ባለፉት ዓመታትና አሁን" በሚል ርዕስ የተዘጋጀ መጽሔት በግንቦት ወር 1952 ዓ.ም አቅርቧል። በመግቢያው ላይ የተገለጸው "የለፈውን የሥራ ታሪክ መሠረት በማድረግ የሚቀጥለው ዘመን ሊገመት እንደ መቻሉ መጠን የሚቀጥሉትን ገጾች በመመልከት የወደፊቱን የኢትዮጵያ አየር መንገድ ርምጃ ለመገመት መሠረት ሊሆን ይችላል" የሚል ማሳሰቢያ ነበር። ከአንድ የአይሮፕላን መጠለያ (ሐንጋር) ውስጥ መጠገኛው፣ የማደሻ ልዩ ልዩ ክፍሎች፣ የጥገና ክፍል አስተዳደር፣ የንብረት ማከማቻና የልዩ ልዩ መለዋወጫ ዕቃዎች መጋዘን ተጠቃለው በአንድ ጥላ ስር በሚሠራበት ጊዜ ሆነ ወይም ወደ አዲሱ ቦሌ አይሮፕላን ማረፊያ ተዘዋውሮ በስፋት፣ በጥናትና በርቀት ተሻሻሎ በተደራጀበት ጊዜ፣ ላለፉት አገር መሪዎች ሁሉ አለገኝታና እንደ ብርቅ ሆኖ አገር ጎብኚ እንግዶቻቸውን ከማሳየት ወደ ኋላ ያሉበት ጊዜ የለም።

ይህ የጎብኚውን ቀልብ የሚስበው ግንባር ቀደም የቴክኖሎጂ ርምጃ የሚታይበት ክፍል ከተመሠረተበት ጊዜ ጀምሮ የሚያንጸባርቀው የመሣሪያዎች ብዛት ብቻ ሳይሆን ሥራውን የሚያንቀሳቅሱት ኢትዮጵያውያን በሙያው የተካኑ መሆናቸው በግልጽ የሚያሳይ በመሆኑ ነው። በሞተር ማደሻው ክፍል የሞተር ማንኛውም ክፍል ተፈታተቶ፣ በጥራት ተመርምሮና ተለውጦ ለመገጣጠም የፋብሪካን የአሠራር መስመር ተከትሎ የተቀየሰ ነው። ከተገጣጠመ በኋላ የሞተር ፍተሻው የሚካሄድበት ክፍል በአፍሪካ ወደር የለውም። የአገራችን መሪዎች ለእንግዶቻቸው የጥገና ክፍሉን ሆነ የዕቃ ማደራጃውን ክፍል በየጊዜው የሚያስገቡበት ምክንያት ኢትዮጵያውያን ለመሥራት የሚችሉትን ማሳያ መድረክ ስለሆነላቸው ነው። የንጽሕና ደረጃው ከሆስፒታል የበለጠ ነበር። ከሀገር የወጡት አሜሪካውያን እንኳን ከ13 ዓመታት በኋላ ተመልሰው ድርጅቱን ሲጎበኙ "እኛ ከነበርነበት ጊዜ የተሻለ አድርጋችሁ ይዛችሁታል" በማለት የምስክርነት ቃላቸውን ሰጥተዋል።

በአፍሪካ ተወዳዳሪ የሌለው የሞተር ማደሻ

የኢትዮጵያ አየር መንገድ በአፍሪካ ውስጥ ተወዳዳሪ የሌለውን የአይሮፕላን ሞተር ማደሻ ከዮካቲት 12 ቀን 1951 ዓ. ም. ጀምሮ በሥራ ላይ አውሏል። ከ1949 ዓ. ም. ጀምሮ ሲሠራ የታቀደው ይህ የሞተር ማደሻ 2,250,000 ብር አውጥቷል። ከዚህ በፊት ሞተሮች ዲታደሱ የነበረው አሜሪካ ድረስ እየተላከ ነበር። ይህ በተገጣጣሚ ብረት የተሠራው ሀንጋሪ ለውልብልቢቱም ማደሻ ነበረው። የማደሻው ክፍል አገልገሎቱን የተሟላ ለማድረግ 46 ተጨማሪ ሠራተኞች ተቀጥረዋል። መጀመሪያ አንድ ሞተር በወር ይሠራ የነበረው፣ ደረጃ በደረጃ እየተሻሻለ ለሦስት ዲሲ-6 አይሮፕላኖች ከነመጣባቸዋቸው፣ (ከሀያ የማያንሱ) በተጨማሪ ለተገዛው አንድ ዲሲ-6ኤ (የጭነት ማመላለሻ)፣ ለኮንቪርና ለዲሲ-3 የሚያገለግሉ ሞተሮች ከዚህም ሌላ በዚያን ጊዜ ለነበሩት ሄሊኮፕተሮች ለይኮሚንግ ሞተሮች ተጨምሮ ብዙ ሥራ ነበረው። ከዚህ ሌላ ከዓለም ዙሪያ የሚመጡ የሌሎች አየር መንገድ አይሮፕላን ሞተሮች ይታደሱ ነበር። በዚያም ጊዜ አር-2800 ሞተሮች አፍሪካ ውስጥ ለማደስ የሚቻለው ኢትዮጵያ አየር መንገድ ብቻ ነው።

በዚህ ጊዜ የተጣለው መሠረት መለማመጃ ሆኖ በአሁኑ ጊዜ ኢትዮጵያ አየር መንገድ የጀት ሞተሮች የማደስና የመፈተሽ ችሎታው ከፍተኛ ደረጃ ደርሷል።

ሽያጭና የጣቢያ ሠራተኞች በውጭ ሀገር ውክልና

አየር መንገድ ከምስረታው ጀምሮ የጣቢያ ሥራና ስለ መንገደኛ ቲኬት አሠራር ያስተዋወቁና ሥነ ሥርዓት ያስያዙት ሚስተር ለሰን የሚባሉት የእንግሊዝ ተወላጅ መሆናቸውን መጀመሪያ ከተቀጠሩት ኢትዮጵያውያን አንዱ የሆኑት አቶ አስፋ ሀብተሚካኤል ያስታውሳሉ። ከዚያም ካፕቲን ሐረል በአፕሪልን መሪነት ሲመጡ የአስተዳደር መዋቅሩ በሦስት ዋና መምሪያ ክፍሎች ተደራጅቶ፣ የሽያጭ ክፍሉ በመምሪያ ደረጃ ከዋናው ሥራ አስኪያጅ ስር ሲሆን፣ ከሰላሳ በላይ የሚሆኑት ጣቢያዎች በአፕሪልን ስር በነበሩት በሚስተር ቻርሊ ሳየክስ አስተዳደር ይመሩ ነበር።



አቶ አስፋ ሀብተሚካኤል የሽያጭ ገዝብ ለካፕቲን ገሪን ሲያስረዙ

የድርጅቱ እርከን ሦስት ብቻ በመሆኑ የበላይ የክፍል አስተዳዳሪዎች የሠራተኞቻቸውን ስም ለይተው ያውቁ ነበር። የሰው ኃይል በብዛት የነበረው በአፕሪልን መሪው በካፕቲን ሐረል ስር ነበር። እሳቸው በጎሊን እግር ተተክተው ዋና አስተዳዳሪ ሲሆኑ የአፕሪልንን ሥራ ለካፕቲን ኑን ሰጥተው ከበላይ ሆነው መቆጣጠራቸውን ቀጥለዋል። ካፕቲን ሐረል ሥራ ወዳድ በመሆናቸው ከቢሯቸው ውጪ በትርፍ ጊዜያቸው ጭምር ስለሚሠሩ ምንም ጊዜ ቢሆን መዝናኛ ቦታ አይታዩም።

የድርጅቱ የሥራ አመራር ክፍሎች ሥራቸውን የሚያካሂዱት ከአራት የተለያዩ ቦታዎች ሆነው ነበር። ዋናው ሥራ አስኪያጅ፣ የአፕሪልን መሪ፣ የሠራተኞች ማስተዳደሪያ፣ የጣቢያዎች ኃላፊ፣ የአስተናጋጅት ኃላፊና የመሐንዲስ ክፍሉ ጎልፍ ክለብ አካባቢ አንድ አነስተኛ ፎቅ ውስጥ ነበሩ። ትንሽ ራቅ ብሎ የተጠራው ክፍልና የምግብ ማደራጃው ክፍል፣ ከዚያው አካባቢ የሂሳብ ክፍሉና የመገናኛና የበረራ መቆጣጠሪያው ክፍል ይገኛሉ። ከአይሮፕላን ማረፊያው ጫፍ አካባቢ



አቶ አሰፋ ሀብተሚካኤል የሽያጭ ገዝብ ለካፕቲን ግሪን ሲያስረክቡ

ጣሊያን ባሠራቸው ተርታ የአንጨት ቤቶች የመንገደኛ መቀበያውና መሸኛው የሚገኙ ሲሆን በሰሜን የሚገኘው ክንፍ የጣቢያ ሠራተኞች ቢሮ፣ በሌላው በኩል አንድ አነስተኛ ራስቶራንት ነበረ።

በአንድ ሀንጋር ውስጥ የቴክኒክ ክፍሉ ጠቅላላ የአይሮፕላን ጥገና የሚሠራበትና የዕቃ ማደራጃው ክፍል ይገኛሉ። የሸያጭ ክፍሉን ዳን ሪድ ከዚያም ሮጀር ቼዝ በሚያስተዳድሩበት ጊዜ ደጎል አደባባይ በሚገኘው ሀንጋር ውስጥ ከፊት ለፊት የቴክኒክ መሸጫውና ዋናው ቢሮ ከጎረቤት ክፍሎች ሪዘርቪቭንና ስፔስ ኮንትራል ከአንድ ፎቅ ውስጥ አብረው ይሰሩ ነበር። በውጭ ሀገር የኢትዮጵያ አየር መንገድ በቲ. ደብልዩ.ኤ. ተወካዊ።

የሸያጭ ክፍሉና የጣቢያ ሠራተኞች ተራርቀው ፒያላና አይሮፕላን ጣቢያ መሥራቱ ብቻ ሳይሆን በመዋቅርም ሪፖርት የሚያደርጉት ለተለያዩ ክፍሎች ነበር። ስለዚህ ለዕድገት ለመታጨት መሰላል ሆኖ የሚታያቸው በዚያው በየአቅጣጫቸው የነበሩትን የክፍል ኃላፊነት ያላቸውን ሥራዎች ነው። ሀገር ውስጥ በጣቢያ ሥራ የተመደቡት ሠራተኞች ብዙ ዝውውሮችና ከጣቢያ ጣቢያ የተለያዩ ዕድገቶች ስለነበሩ ከቦታ ቦታ እንቅስቃሴ ነበራቸው።

በዚህ ጊዜ የሸያጭ ክፍል ሠራተኞች የነበሩት ሰሎሞን የማነ፣ ኪዳኔ ትኩ፣ አሸናፊ ተሰማ፣ ውብሸት መኩሪያ፣ ዑቅባጽዮን ሀይሌ፣ ዘረሰናይ አብርሃ፣ ሐዲስ ፀጋዬ፣ ሀይሉ ሞላ፣ ግርማ አጥናፍሰገድ፣ ቴዎድሮስ ዑቅባጽዮን፣ የማነ ሜጫ ናቸው። አቶ መላቱ ደበበ (የሕዝባዊ ኑሮ ዕድገትና የሠራተኞች ጉዳይ ሚኒስትር የነበሩት ጎዳር 14 ቀን 1967 ዓ.ም. በግፍ ከተገደሉት 60 ባለሥልጣናት አንዱ ናቸው) ለትምህርት ወደ ውጭ ሀገር ከመሄዳቸው በፊት ከመጀመሪያዎቹ የአየር መንገድ ሠራተኞች አንዱ ነበሩ። ትምህርታቸውን አጠናቀው ከተመለሱ በኋላ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የቦርድ አባል ሆነው ለብዙ ጊዜ ሠርተዋል። የጣቢያ ሠራተኞች፣ ስለቪ ደስታ፣ አሰፋ ተሰማ፣ ሙሴ በትረ፣ ተፈሪ ተክለማርያም፣ አብዱልጀዎድ አብዱልናስር፣ ዝየሁ ወልደ ማርያም፣ ተስፋዬ ዳቃ፣ ሳሙኤል ሳድ፣ ግርማ መኮንን፣ አምባዩ ገብረመድኅን፣ ከበረ ኃይለ ማርያም፣ ተስፋእገዢ ምህረተክብ ነበሩ።

አየር መንገዱ ከተቋቋመ ጀምሮ ለመጀመሪያዎቹ ሦስት ዓመታት የሠራው በኪሳራ ሲሆን በ1942 እና 1943 ዓ. ም. አከታተሉ ትርፍ አስገኝቷል። በሚቀጥሉት ሁለት ዓመታት ግን ኮንቪር የሚባሉትን አይሮፕላኖች ስለገዛ በአስተዳደርም በኩል ያጋጠመው ችግር ተደማ

ምሮ ያስከተለው ወጪ በኃላፊነት ላይ የነበሩትን ኢትዮጵያውያን ያሳለበበት ጊዜ ነበር።

ሁለተኛው ኮንትራት ሲፈረም ከዋናው አስተዳዳሪ በቀር የበላይ ቦርድ አባሎችን የሚሾሙት ንጉሠ ነገሥቱ ሆኑ። ከ1946 ዓ. ም. ጀምሮ አየር መንገዱ በየዓመቱ አትራፊ ሆኗል። ቲ.ደብልዩ.ኤ. በሚበርባቸው ሀገሮች ሁሉ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወኪል ሆኖ ያገለግላል። በማይበርባቸው አገሮች እንደነ ሌደን፣ ናይሮቢ፣ ካርቱም፣ ታይዘ፣ ሆዴይዳ እንዲሁም አስመራ በጣቢያም በሸያጭም ሥራ ብቻ አፊቺዮ ቪያጂ ይባል የነበረው ይዘት ስለነበረ በኢትዮጵያውያን ለመተካት ሠራተኞች በያለበት ያስፈለጉት ነበር።

በዚህን ጊዜ አካባቢ በአሜሪካ የሚገኘው ብሔራዊ የፕላን ማኅበር፣ የዓለም አቀፍ ግንኙነቶች ጥናት ኃላፊ የሆኑትን ሚስተር ቴዎዶር ጊገርን ልኮ «የቲ ደብልዩ ኤ አገልግሎት በኢትዮጵያ» በሚል ርእስ አንድ መጽሐፍ እንዲያቀርቡ አድርጓል። እኚህ ሰው ባደረጉት ጥናት የቲ ደብልዩ ኤን አገልግሎት አወድሰው «በቴክኒክ ሥራ አሜሪካኖቹ የተቸገሩት የአንድ ብሉን አይሮፕላን ላይ በሚገባ አለመጥበቅ ሊያስከትል የሚችለውን አደጋ ለኢትዮጵያውያን ለማስመልከት ስላልቻሉ የቁጥጥሩን ሥራ ራሳቸው ወይም አውሮፓውያንን ነበረ የሚያሠሩት። በአስተዳደርና በፋይናንስ በኩል ሁለት ኢትዮጵያውያን ኃላፊነት ደረጃ ደርሰዋል» በማለት አስተያየታቸውን ሰጥተዋል። ሁለቱ ኢትዮጵያውያን አቶ ብርሃኑ ኪዳኔና ሌይዘን አፊሰሩ አቶ ኢድሪስ ሱሊማን ነበሩ። አቶ ኢድሪስ ኢትዮጵያውያንን በመቅጠር በኩል አገደስትሪያል ሪሌቭን የሚባለው ክፍል ከመቋቋሙ በፊት ኃላፊነት ነበራቸው። ከነዚህ በመቅጠል በሱፐርቫይዘር ደረጃ የነበሩት፣ አቶ አሰፋ አምባዩ፣ አቶ ውብሸት መኩሪያ፣ አቶ ሰሎሞን የማነ፣ አቶ ኪዳኔ ትኩ፣ አቶ ዮሐንስ እስጢፋኖስና ከበረራ መቆጣጠሪያ አቶ እንዳየን ቢረሳው ናቸው።

ምንም እንኳን እያንዳንዱ ሠራተኛ በሚቀጠርበት ጊዜ ወደ በፈረመው መሰረት ወደተፈለገው አገር ለመመደብ ቢቻልም ፈቃደኛ ሆኖ ቢቀበልው ይመረጣል። እንደዛሬው ሳይሆን በጊዜው ለሀገር ጉዳይ እንኳን ወደ ውጭ ሀገር ተሹመው የሚሄዱት እንደ ግዙት ይቆጠሩት ስለነበረ በዚህ ዓይነት ከኢትዮጵያ አየር መንገድ በፈቃደኛነት ወደ ውጭ ተዘዋወሩ በፈቃደኛነት የሚሄድ አልነበረም። በመጀመሪያ የተዋከረውም ኢትዮጵያዊ ጥሩ ውጤት አላመጣም። ዋናው ምክንያት አየር መንገድ ውስጥ ሳይሠራ በዘመድ ግፊት የገባው ተክለ ማርያም ኪዳንማርያም ሌደን በተወካይነት ተልዩ ብዙም ሳይቆይ ተመልሷል።

ከጣቢያ ሠራተኞች በማግባባት ወደ ታይዝ የተላኩት አቶ አብዱል ጀዋድ አብዱልናስር ብዙ ገጠመኞች ስለነበራቸው በሌላ ርዕስ ተጽፏል። ከዚህ ቀደም ሲል የኢትዮጵያ አየር መንገድ አይሮፕላኖቹ ባለ ሁለት ሞተር ስንጠራበት ጊዜ የበረራ ፕሮግራም ማውጣቱም ቀለል ያለ በመሆኑ ይመስላል መጀመሪያ የፕሮግራሙ አዘጋጅ የነበሩት ሰው ወደ ውጭ ታዘው ሲሄዱ በጽሕፈት ሥራቸው ላይ ተደራቢ ሆኖ የተሰጣቸው ወይዘሮ ዋኒታ ስዩም ነበሩ። ወይዘሮዋ ከአይሮፕላኑ ፍጥነትና ከምንበርባቸው ሀገሮች ብዛት ጋር አብረው አድገው ከነበሩት አይሮፕላኖች በተጨማሪ ወደ ዘጠኝ ጂት አይሮፕላኖችም ባለቤት በሆንዎት ጊዜ የዚህ ክፍል ኃላፊ ሆነው ውስብስብ የሆነውን ሥራ በሚገባ ሠርተው በመጨረሻ በጡረታ ተገልለዋል።



አቶ በዩነ በርሄ

ይህ በሁለት ጎራ የተከፈለው የሰው ኃይል ድርጅቱ ወደ ቦሌ በተዛወ ረበት ጊዜ ወደ ውጭ ሀገር ሄዶ የግል ችሎታን ማሳወቁ ዕድገትን እንደሚያስከትል ግንዛቤ እያገኘ መምጣቱ ተጨምሮ ዘመናዊ የሆነ የአስተሳሰብ ለውጥ ማድረግም አስፈለገ።

በመጀመሪያ «ሽያጭ ክፍል» መባሉ ቀርቶ «ማርኬቲንግ» ተባለ። መንገደኛው ለመብረር ጥያቄ ካቀረበበት ጊዜ ጀምሮ እስከ መድረሻው ያለው የእንክብካቤ አገልግሎት ተጠቃለው አዲስ በተቋቋመው መምሪያ ስር ሆነ። ፕላንና ማስታወቂያ ጨምሮ የኢንተርናሽናል ግንኙነቶች እንዲሁም የምግብ ክፍሉና አስተናጋጆች ከዚህ መምሪያ ስር ሆኑ።

እንደ አሁኑ ሳይሆን ብዙ ወጣት ኢትዮጵያውያን ከሀገር ወጥተው በውጭ አገር ለመሥራት (ለመኖር) በማይፈልጉበት ጊዜ ውጭ ሀገር ሄዶ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሽያጭና የጣቢያ ክፍል አስተባብሮ በኃላፊነት ለመሸም ፈቃደኝነት ያሳዩት የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ አቶ በዩነ በርሄ። በ1961 ዓ.ም መጨረሻ ገደማ የእንግሊዝ መንግሥት የደቡብ የመንን በቅኝ ግዛት በሚያስተዳድርበት ዘመን ወደ ኤደን ተዛወሩ። በወቅቱ በከፍተኛ ሥልጣን ላይ ከነበሩት የሀገር ተወላጆችና ከእንግሊዞች በቀር በክብብ ደረጃ በሚኖረው ማኅበራዊ ግንኙነት ለላ ቀለም ካለው ለአባልነት እይቀብሉም። ከዚህ ክብብ ለመጋበዝ እንኳን ጥብቅ ቁጥጥር በሚደረግበት ጊዜ ነበር አቶ በዩነ ኤደን ከተማ የገቡት። ከሁለት ትላልቅ ሆቴሎችም ሀገራዎቹና ጥቁሮች እንዲገቡ አይፈቀድላቸውም ነበር። በያለበት በሚገገግበት የዘር ልዩነት ከወደብ ከተማው ማደሪያ ሆቴል እንኳን ማግኘት አስቸጋሪ በነበረበት ጊዜ፣ ያገጠሟቸውን ማንቆዎች ሁሉ አልፈው በሀገሪቱ ውስጥ በሚገኘው የታላላቅ ባለሥልጣናትና የነጋዴዎች ክብብ አባል ሆኑ።

ዋና መሥሪያ ቤቱ ኤደን ሆኖ ለአካባቢው አገሮች የበረራ አገልግሎት ይሰጥ የነበረው የእንግሊዞች አየር መንገድ "ኤደን ኤይርዌይስ" ከባድ ተወዳዳሪ አየር መንገድ መምጣቱን የተገነዘበው በዚህ ጊዜ ነበር። አቶ በዩነ በርሄ ብዙም ሳይቆዩ የከተማውን ከፍተኛ ነጋዴዎች አድናቆት አትርፈዋል። የኢትዮጵያ አየር መንገድ ኤደን ውስጥ የነበረው የሽያጭ አገልግሎት እየተሻሻለ ሄዶ ገቢውም ከፍ ብሎ የነበረ ቢሆንም የደቡብ የመን ነፃ አውጪ ግንባር እያየለ ጦርነቱም እየሰፋ ሄዶ እንግሊዞች አገሪቱን ለቀው ከመውጣታቸው ቀደም ብሎ፣ አቶ በዩነ በርሄ ኬንያ በሚገኘው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሽያጭ ክፍል የምሥራቅ አፍሪካ ኃላፊ ሆነው ተሾሙ።

ይህን ሥራ በኃላፊነት ይመሩ የነበሩት እስራኤላዊው ሚስተር ሉዊዝያል የአፍሪካ አህጉር ተወካይ ሆኑ። ኬንያ ነፃ በወጣች ሦስት ወራት ውስጥ ናይሮቢ የደረሱት አቶ በዩነ በርሄ ከእንግሊዞች ጋር የነበራቸው የመግባባት መንፈስ ቀጥሎ ኬንያም ውስጥ የዘር ልዩነት



አቶ በየነ በርኔ

የሚደረግባቸውን ቦታዎች ያለ ምንም ችግር በማለፍ ዝነኝነቱን ስለተረፉ እስራኤላዊው አለቃቸው አደናቆታቸውን ከመንፈሳዊ ቅናት ጋር ለዋናው መሥሪያ ቤት በግልጽ አስታወቁ። ከሀገራቸው ውጭ የሚኖሩ እንግሊዞች በማገባረድ ኑርስቸው የትርፍ ጊዜያቸውን የሚያሳልፉት በክብሮች አካባቢ ነው። በእነዚህ ክብሮች አባል እንዲሆኑ የሚፈቀድላቸው የልዩ ልዩ ሀገራት ተወላጆች፣ ዕውቅ ነጋዴዎችና ባለስልጣናት ሲሆኑ ከነዚህ ጋር አባል የሆነ የንግድ ድርጅት የሽያጭ ክፍል ኃላፊ ሥራውን ለማራመድ እጅግ የሚጠቅም ዘዴ መሆኑ ግልፅ ነው።

አቶ በዩን ወዲያው በተመሳሳይ ኃላፊነት በአውሮፓ ለመሾም የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ በመሆን ለጀርመንና ለአካባቢው ኃላፊ ሆነው ተሾመዋል። ከዚያም ወደ እንግሊዝ በመዛወር የሰሜን አውሮፓ ኃላፊ ሆነው ዕድገት በዕድገት ላይ ቀጥለዋል። የአፍሪካ አገገር የሽያጭ ሀላፊነት በተሰጣቸው ጊዜ ቢሯቸው አዲስ አበባ ሆኗል። በአሁን ጊዜ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ በጡረታ ተግልለው ሚጅል ኮትስ ለሚባለው ድርጅት ዋና አስተዳዳሪ ናቸው።

በሀገር ውስጥ አዲስ ጣቢያዎች በመክፈትና ሕዝቡ በአየር አገልግሎት እንዲጠቀም በሚገባ ያስተዋወቁና ዝናን ያተረፉ ብዙዎች ናቸው። በውጭ ሀገርም እንደዚሁ ለአየር መንገዱ አዲስ ጣቢያ በመክፈት ጥሩ አምባሳደሮች ሆነው ጥሩ ግንኙነት ከመመሥረታቸውም በላይ ከፍተኛ ገቢ ያስገኙ የነበሩ ብዙዎች አሉ። አብርሃም ወልደ ሥላሴ የመጀመሪያው የሚዛን ተፈሪ ጣቢያ አዛዥ ሆነው ካገለገሉ በኋላ በተመሳሳይ ሥራ ወደ ጂማ ተዛውረው አገልግለዋል። አየር መንገዱ ወደ ጂት በተሸጋገረበት ጊዜ የቤይሩት ሽያጭ ክፍል ለማቋቋም ወደ ሊባኖስ ተልከው በኃላፊነት ሠርተዋል።

የቴፒ ጣቢያን የከፈቱት አቶ ገብረየሱስ ዳፍላ ናቸው። የጎራ ጣቢያ አዛዥ በመሆን ብዙ ጊዜ ያገለገሉት አቶ በላይ ገብረመድኅን ቀደም ሲል የጦር ኃይል መኩንን በመሆናቸው በዲሲፕሊን አስጠባቂ መሪ ነበሩ። ይህም በመሆኑ በአንድ ጊዜ ሦስት ዲሲ-3 አይርፕላኖች ያስተናግድ ወደ ነበረው ጂማ ጣቢያ ተዛውረው አገልግለዋል። አቶ አስፋ ሀብተሚካኤል በጣም የታወቁት በድራጻዎ ጣቢያ አዛዥነታቸው የጫት ነጋዴዎችን በትእግስት በማስተናገዳቸው ነው። ከዚያም የሀገር ውስጥ ጣቢያዎች ሀላፊ በመሆን ለብዙ ዓመታት አገልግለዋል። በደም ቢደሉ ስብሀቱ ናትናኤል፣ የአዳግና የደደላን አሰፋ ነገም በመክፈታቸው ይታወቃሉ።

በውጭ ሀገር የጣቢያ አዛዥነት ሹመት በኩል፣ የመጀመሪያው ዕድል የተሰጠው በሥራ ልምድና የመቀጠር ቅድሚያ ለነበራቸው ለአቶ ከበረ ኃይለ ማርያም ነው። «ሽማግሌ አባት ስላሉኝ ከከተማ ለመውጣት አልቻልኩም» በማለታቸው የናይሮቢ ጣቢያ አዛዥ ለመሆን የተሰጣቸውን ዕድል አሳለፉት። ቀጥሎ ሌሎች ተጠይቀው አልተቀበሉትም። በዚያን ጊዜ የሽያጭና የጣቢያ አስተዳደር ትምህርት ክፍል አስተማሪ የነበሩት አቶ አየለ ወዳጆ በፈቃደኝነት ስለሄዱ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ በናይሮቢ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ጣቢያ አዛዥ ሆኑ። በሥራቸውም አስመስጋኝ ውጤት አላዩ።

በካይሮ፣ ጂዳና ታይዝ በመሥራታቸው የታወቁት ጆርጅ ጥሩነ፣ አብዱልጃዋድ አብዱል ናስርና ሐዲስ ፀጋዬ ነበሩ። የኤደን ጣቢያን የተረከቡት ኢትዮጵያዊ ኃይሌ አብርሃ ናቸው።

በታንዛኒያ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ኃላፊ ሆነው መልካም ውጤት ያስገኙት አቶ ግርማ ዋቂ በተመሳሳይ ሥራ ለጀርመንና ለአካባቢው በተሾሙበት ጊዜ ያስገኙት የጭነት (cargo) ትራፊክ ከፍተኛ ስለነበረ ይህንን ክፍል እንዲያዳቡር ወደ ዋናው መሥሪያ ቤት ተዛውረው ወደር የለለው ውጤት አስገኝተዋል።

የዋናው ሥራ አስኪያጅ የዲሲፕሊን ርምጃዎች

አሜሪካኖቹ በሚያስተደድሩበት ዘመን በአጠቃላይ የአስተዳደር ስልት የፍለጥ ቁረጥ ዓይነት ሥርአት ስለነበር የዲሲፕሊን ጉዳዮች አንዳንድ የሚወሰኑት መተዳደሪያ ደንብ ከሚፈቅደው ውጪ ነበር። ለምሳሌ፡-

1. አንድ የመጠጥ ልማድ የነበረበት አሜሪካዊ ፓይላት በአገር ውስጥ በረራ ላይ እያለ ተደብቆ ሲጠጣ መታየቱ ይነገራቸዋል። በዚያን ቀን ከበረራው ተመልሶ ገና ቤቱ እንደገባ ከተፍ ይሉና የበረራ መጽሐፍ መያዣ ቦርሳውን እንዲከፍተው ይጠይቁታል። ሲከፈት አንድ የጂን መጠጥ ጠርመሱ ተከፍቶ ስላገኙ በሀያ አራት ሰዓት ከሀገር እንዲወጣ አድርገዋል።

2. ሚስተር ሞንትጎመሪ የሚባሉት አሜሪካዊ በሽያጭ መምሪያ ውስጥ የአንድ ክፍል ጋላሬ ነበሩ። በሳምንት አንድ ጊዜ ወደ ማጂ የሚበረውን አይሮፕላን ይለርዙና ወደሌላ አገር ይልኩ ታል። ዋናው አስተዳዳሪ ይህን ሰምተው ያስጠሯቸውና "የማጂ መንገዶች አይሮፕላን ለማግኘት ከየት እንደሚነሱ ታውቃለህ?" ብለው ይጠይቃሉ። "አላውቅም" የሚል መልስ ይሰጧቸዋል። "በል ድንጋጌን ጠቅልለህ ማጂ አንድ ሳምንት ለመቀመጥ የሚያስፈልገህን ጓዝ ይዘህ በሚቀጥለው በረራ እንድትሄድ" ብለው ያዛሉ። የማጂ መንገዶች በሰዓቱ ደርሰው አይሮፕላን ለመሣፈር ተራራው ላይ ከሚገኘው ከተማ ተነስተው አይሮፕላን ማረፊያው ወደሚገኝበት ዋሻ ውሃ ለመድረስ ጉዟቸውን በሌሊት መጀመር ነበረባቸው። በመንገዳቸውም ላይ እንደ አንበሳ ያሉ ትላልቅ አውራጆች የሚያጋጥማቸው ጊዜ ነበር። አብራሪ በመሆናቸው ነው ያወቁት። ካፕቴን ሴም ኢቲው ከነቤተሰባቸው ማጂ ከተማ ከሚገኙት ሚሲዮናውያን ዘንድ ለአረፍት ሄደው ወደ አዲስ አበባ ለመመለስ አይሮፕላን ጣቢያው ዋሻ ውሃ ለመድረስ በመኪና ከማጂ አንድ ቀን ቀድመው መነሳት ነበረባቸው። ይህም ሆኖ መኪናው መንገድ ላይ ተሰብሮ አይሮፕላኑ እንዳያመልጣቸው በአግር ስላደረጉት ጉዞ በዝርዝር በጸፉት መጽሐፍ ገልጸውታል።

3. ሲጋራ ማጨስ ከተከለከለበት በታ ቆሞ የሚያጨስ አንድ ኢትዮጵያዊ ቴክኒሻን በድንገት ካፕቴን ሐረል ሲደርሱበት በመዳፋ ይኩስትረዋል። አጠገቡ ደርሰው ጀርባውን መታ መታ ያደርጉና ከሊኒክ ሂደ እጁን እንዲታከም ያዙታል። በእሳት የተሰቃየው ጥፋቱ ከሥራ ያስወጣኛል የሚል ስጋት ስለነበረው ነው።

ከላይ የተገለጹት ሁኔታዎችና ቀደም ሲል በሌሎች ርእሶች ድርጅቱ ሲቋቋም በዲ.ሲ.ፒ.ሲን በኩል ያላቸው አቋም፣ ከትንንሽና ከሌሎች ታላላቅ አየር መንገዶች ጋር ለመጫካከር ያደረጋቸው ተጋድሎዎች፣ አሁን የምናየውን በጽኑ መሰረት የተነገባ አየር መንገድ ለማስገኘት ችሏል። በሌላው የሥራ ዘርፍ እንደ ፋይናንስ ክፍል ባለው መስናን (corruption) ለማስወገድ ሲባል ባለስልጣን ሠራተኞችን ከሥራ አስወጥተዋል።

ነገር ግን በመሸማቅ መሥራት ሠራተኛውን ስለማረረው፣ ከየክፍሉ የተወጣጣ አንድ ኮሚቴ ከሥራ ሰዓት ውጪ እየተሰበሰበ ለቦርድ

አባሎች በጊላም ለገነ-ሠ ነገሥቱ የሚቀርቡትን አቤቱታዎች ማሰባሰብ ጀመረ። ይህ በጠቅላላ ስብሰባ ያልተቋቋመ ኮሚቴ ከመሆኑ የመጀመርያውን ሊቀ መንበር አቶ ተሾመ ገብረማርያምን መረጠ።፤ አቶ ተሾመ ጠቅላይ አቃቤሕግ ተብለው በሽ-መት ሲሄዱ አቶ ግርማ አጥናፍ ሰገድን በመሾም ሰማዊ ለውጥ ለማምጣት ብዙ ተሞክረ። ሆኖም በሕጋዊ ማገባር ስም ስላልተደራጀና ስልተመዘገበ ከአቤቱታ አልፎ የፈጸመው ነገር አልነበረም።

በዚህ ዓይነት ሁኔታ ለሚመራ መሥሪያ ቤት ከላይ በጥቂቱ የተጠቀሱትንና ሌሎች የመብት ጥያቄዎችን ለማስከበር በማሕበር መደራጀቱና ከድርጅቱ ጋር የሕብረት ስምምነት ተደራድሮ መፈራረሙ አማራጭ አልነበረውም። ይህ በአጭሩ የሚያሳየው፣ ነገር ኢትዮጵያዊ ባሕል እየቀረ ምዕራባዊ ወደ ሆነው አዲስ የሠራተኛ አስተዳደር ዘዴ የተላለፍንበት ወቅት መሆኑን ነው።

ካፕቴን ሐረል አሰደንጋጭና አስፈሪ ተክለ ስብእናቸውን ያገኙት ከሰውነታቸው ግዙፍነት አልነበረም። እንዲሁም አጭርና ወፍራም ነበሩ። አስፈሪ የነበረው ያለገደብ ማንም ከሥራ የማስወጣት ሥልጣን እንዳላቸው በየጊዜው በተግባር የሚያሳዩት ማን አለብኝነት ነው። ከዕለታት አንድ ቀን በጥፋት ላይ ያገኙትን ሠራተኛ «ነገ ጧት ቢሮዬ እንድትመጣ» ይሉታል። እንዲህ ያለው ጥሪ ለደግ አለመሆኑን ጓደኞቹ ጭምር ያስፈራሩታል። በማግሥቱ በር ከፍቶ ሲገባ፤ «ምን ነበር?» ብለው ይጠይቁታል። «አይ፣ ምንም አይደለም» ብሎ ወደ ወረቀታቸው ሲመለከቱ ሹልክ ብሎ ወደ ሥራው ተመልሷል። በፍርሀት የቀጡት ብቻ በቂ ነው ብለው ይሆን?

ካፕቴን ሐረል አልፎ አልፎ ዲሲ-3 አይሮፕላን ያበሩ ነበረ። በአንድ ወቅት ወደ ጅቡቲ ጫት ጭነው ይሄዱና ከመብረሪያቸው ክፍል ሳይወጡ ሜዳ ላይ ያለውን ሠራተኛ በመስኮት ይመለከታሉ። በቅድሚያ የላቸውን መመጣት በበረራው ፕላን ላይ ጣቢያ አዛዥ አውቆ የጣቢያው ሠራተኞች ሁሉም ሽር ጉድ እንዲሉ ይከታተላል። ጃንድ የጫት ሀራራ የያዘው ሱማሌ የጂቡቲ ፀሐይ ተጨምሮበት በቁሙ እያንቀላፋ ቁጭ ብድግ እያለ እየተንጎራደደም ይዘናል። ካፕቴን ሐረል ከአይሮፕላኑ ሳይወርዱ በመስኮት ተመልክተውታል። ከዚያም አጠገቡ ይሄዱና «ከሥራ ተወግደህል» (YOU ARE FIRED!) ይሉታል። ሰውየው ስላልገባው ከቁም ነገርም የቆጠራቸው አይመስልም። ትንሽ ልዩ ስድባቸውን ካወረዱበት በጊላ የጣቢያ አዛዥ መጥቶ የሞቢል ኩባንያ ሠራተኛ መሆኑን ነግሯቸው ተለያይተዋል።



ካፕቴን ሐረልና ካፕቴን ኑን

የካፕቴን ሐረል ቀኝ እጅና ከሂሳብና ከሽያጭ ክፍል በስተቀር የብዙ ክፍሎች አለቃ ሆነው አየር መንገዱን ያንቀሳቅሱ በነበሩት ካፕቴን ኑን ላይ ብዙ ሠራተኞች ቂም ይዘውባቸዋል። ካፕቴን ወደ ሀገራቸው መመለሻቸው ደርሶ፤ በመሰናበቻ ግብዣው ላይ ሠራተኛው እንዳይገኝ በዘጠኝ ተወካይ የኮሚቴ አባሎች ተወሰኖ ለሠራተኞች በቃል ተላልፏል። እድሜው ያልተሟላው ግብዣው ላይ ካፕቴን ዓለማየሁና አቶ ዮሐንስ አስጢፋኖስ ስለተገኙ ነበር።

በዚያን ጊዜ ለነበሩት አምባገነን (ካፕቴን ሐረል) ተባባሪያቸው ካፕቴን ኑን ተጨምረው የሚሰጡት ውሳኔ ይግባኝ የለው ሆኖ፤ በአንጻሩ ለመገፋትና የሚደረግበትን ጭቆና ለመቀበል የተዘጋጀ፤ ጊዜውን

አቤቱታ በማቅረብና የበላይ ባለሥልጣንን በማየት ብቻ ጉዳዩን ያራመደ እየመሰለው ዕድሜውን የሚገፋ ዓይነት የሠራተኛ ባሕል ነበር። የሶሻሊዝም መፈክር እንደሚባለው ተጨቋኝ ከሌለ ጨቋኝ የለም።

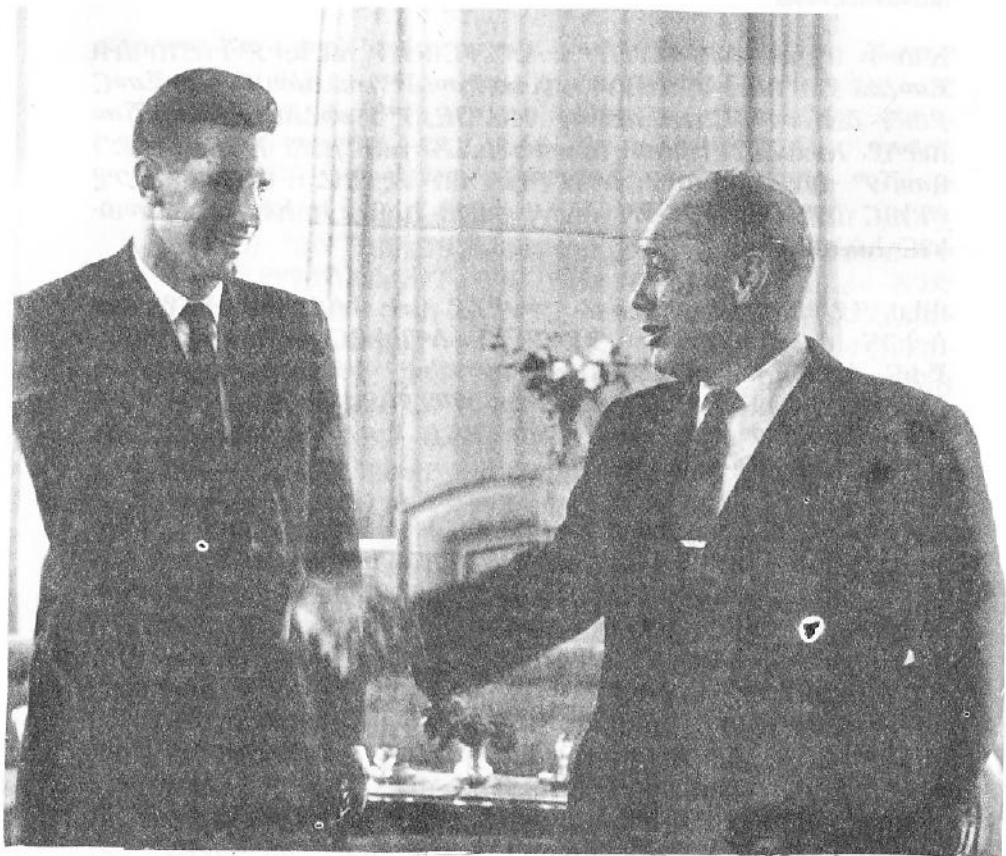
በወቅቱ በነበረው የድርጅቱ መዋቅር ከላይ ከዋና አስተዳዳሪው እስከ ተራ ሠራተኛው የነበረው የስልጣን እርከን ከአራት አይበልጥም። የሠራተኛውም ቁጥር አነስተኛ ስለነበረ ከፍተኛ ባለሥልጣኖች በመጀ መሪያ ደረጃ ላይ ያሉትን ሜካኒክች ሳይቀር በስም ያውቁ ነበር። በአስተዳደር በኩል የማናጀሩ ደረጃ ከፍ ብሎ ይታያል። በቴክኒኩ ክፍል፤ የኢትዮጵያዊው ምኞት ፎርማን የመሆን ነው። ከዚያ በላይ የነበረው አንድ የጥገናው ክፍል ኃላፊ አሜሪካዊ ተጠሪነቱ ለአፕሬሽን ክፍል ኃላፊው ነበረ።

አቶ አሰፋ በቀለ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊው ፎርማን የሆኑት በአሜሪካ ትምህርታቸውን አጠናቀው ከመጡ በኋላ ሲሆን ሌሎች ውጭ ሀገር ተምረው የመጡትና ፈተናቸውን ያጠናቀቁት ኢትዮጵያውያን በተከታታይ ፎርማን በመሆን የመስመሩን ሥራ በሙሉ ያዙት።

የቴክኒክ ክፍሉን አመራር ሚስተር ዳርጌ እንደወሰዱ የመዋቅር ለውጥ ተደርጎ ብዙዎች አሜሪካውያን ፎርማኖች ወደ ማናጀርነት ከፍ አሉ። ድርጅቱ ጀት አይሮፕላን ለመግዛት ዝግጅት ላይ በነበረ ጊዜ ተጨማሪ አዳዲስ አሜሪካውያን መጡ። አዲሱ የቴክኒክ መምሪያ ኃላፊ መሰረታዊ ለውጥ ያለው የአሠራር ዘዴ ነው ያስተዋወቁት። ድርጅቱ ከተመሠረተበት ጊዜ ጀምሮ የነበረው የአሠራር ልምድ ኃላፊ የሆነው ፎርማን እየሠራ ነው የሚያሠራው። በአካባቢው ያሉት አብዛኛዎቹ ረዳቶቹ ናቸው። ተራው መካኒክ በኃላፊነት እንዲሠራ የሚፈቅድው ፎርማን የፈለገውን ያህል ብቻ ነበር። ይህ ሁኔታ ተለውጦ ኃላፊነቱን እንደያዘ ክራሻቱን አስሮ ቆሞ የሚሠራውን መካኒክ እየተመለከተ መምራትና ጥራት ማስጠበቅ የፎርማን አዲሱ ሥራው ሆነ።

ኢትዮጵያውያን የደረጃ ዕድገት እያገኙ ሲሄዱ፤ ከላይ የተጠቀሰው ክንትራት በሥራ ላይ ሲውል በይፋ የተመለከተው አንዱ ነጥብ እንደ ሚከተለው ነበረ። በጥር ወር 1948 ዓ.ም በድርጅቱ የበላይ ባለሥልጣኖችና በአንድ ፓይለት መካከል የተፈጠረው አለመግባባት በምን ዓይነት እንደተፈታ ለምሳሌ ያህል ከዚህ በታች ቀርቧል።

የዚህ መጽሐፍ ደራሲ የዲ.ሲ.3 አይሮፕላን በረራ አስተማሪ ሆኖ ተመሳሳይ ሥራ ካለው አሜሪካዊ፤ (በአቀጣጠሩ ከሱ ኋላ የሆነ)፤ ጋር በሥራ ላይ እያለ ስለ አንድ ኢትዮጵያዊ ካፕቴን የመሥመር በረራ



77 77 77 77 77 77 77 77 77 77

ችሎታ ጉዳይ ፕሮግራም ሁለት ጊዜ በመለዋወጡ ስላልተሰማሙ ለዳኝነት በጊዜው የአፕሪል ጋላ ስነምግባር ካፕቲን ሐልስ ዘንድ ቀረቡ። ጉዳዩ ተነግሮአቸው በውሳኔው ተስማምተው የፕሮግራሙ ለውጥ የተፈጸመ መሆኑ አለቃው ለኢትዮጵያዊው ይነግራታል። በምክክሩ ላይ ኢትዮጵያዊው ተካፋይ ባለመሆኑ ከዚህ በኋላ ተፈላጊነቱ ስላልታየው ወደ መስመር በረራ እንዲመለስ ይጠይቃል። ጥያቄውን እንደማይቀበሉት አስታውቀው ከዚህ የሚከተለውን ይነግራታል። «ይህ ድርጅት የሚተዳደረው በቲ.ደ.ብልዩ.ኤ. ነው። ተጠሪነታችን ኒውዮርክ ላለው አለቃችን ነው። አንተን የሾምኩ እኔ ነኝ። በአንተ በኩል ባወሰን ለምታደርገው ማንኛውም ዓይነት ስህተት ለአለቃዬ ማስረዳት ይቅተኛል። ስለዚህ ነው ከሥራ ጓደኛህ በተነገረኝ መሠረት ውሳኔውን ያጸናሁት» ይሉታል። ወደ መስመር የመዛወሩ ጥያቄ ስምንት ወር ፈጅቶ ሀላፊነቱን ካስረከበ በኋላ በማንበር ለመደራጀት ፈቃደኛ ከሆኑት ፓይሎቶች ጋር በመተባበር በትርፍ ጊዜያቸው እየተሰበሰቡ የፓይሎቶች ማኅበር ለማቋቋም ቻሉ። የማንበሩ ዓላማ እያንዳንዱ ኢትዮጵያዊ በሀገሩ ለተቋቋመው አየር መንገድ ሁልጊዜም የሚያቀርበው ጥያቄ ሥልጠና ተሰጥቶት ሀላፊነት ያለው ሥራ እንዲሠራ ብቻ ነበር። በኮንትራት መልክ ለአሜሪካኖቹ የተሰጠው ሥልጣንና የድርጅቱ አመራር ኃላፊነት እስከመቼም የሚጋሩት አለመሆኑ ለኢትዮጵያኖች ሊዋጥላቸው አልቻለም።

በፓይሎቶች በኩል በረዳትነቱም ደረጃ ዕድገት ለማግኘት መስመር ላይ የሚያበሩት ካፕቲኖች መልካም አስተያየት ያለው ሪፖርት ማግኘት ያስፈልጋል ነበር። ይህን ዕድገት ለማግኘት የአቀጣጠር ቅደም ተከተል ሳይከበር አንዱን ከአንዱ ቅድሚያ ለመስጠት በምን ዓይነት መስፈርት እንደሚጠቀሙ ሳይታወቅ ይካሄዳል። ቋሚ የሆኑ አስተማሪዎች አልነበሩም። የሚሰየሙት አስተማሪዎች በሥራው ላይ ብዙ ሳይቆዩ በየጊዜው ስለሚለዋወጡ የትምህርት አሰጣጡም መስመር የያዘ አልነበረም። በመሠረቱ አንድ ካፕቲን ከቀን ወደ ቀን በሚደረገው በረራ የረዳት ፓይሎቱ አስተማሪ ነው። አስተማሪ ለመሆን ፕሮግራም ወጥቶ ከሞላ ጎደል ልዩ ልዩ አይሮፕላኖች ላይ በአንድ ዓይነት መረጃ የበረራ አስተማሪዎች ተማሪ እያስተማሩ ሌላው የበላይ አስተማሪ የትምህርት አሰጣጡና ሁለቱንም ፓይሎቶች የሚገመገምበት የትምህርት ዘይቤ፣ ለአስተማሪዎች መስጠት የተጀመረው ከቦይንግ ኩባንያ አይሮፕላን ከገዛኛነት ጊዜ ጀምሮ ነው። ከዚህ በፊት የነበረው አሠራር አስተማሪ የሚሆነው በቀኝ በኩል ሆኖ ለማስነሳትና ለማሳረፍ እንዲችል ተደጋግሞ የበረራ ፕሮግራም ይሰጠውና ከቀኝ መቀመጫ ሆኖ ለመቆጣጠር መቻሉ ሲረጋገጥ የተማሪውን እንዲያስተምር ይደረግ ነበረ። በዚህ ዓይነት አሠራር ካፕቲን ብርሃኑ ክንፊና ረዳታቸው ቴፒ

አይሮፕላን ማረፊያ ባጋጠማቸው አደጋ ሁለቱም ሕይወታቸው አልፏል። በዚህ አደጋ በተገኘው ትምህርት፣ ፓይሎቶች ለረዳታቸው በረራውን የሚያካፍሉት ከቀኝ ወደ ግራ ወንበር ሳይዛወሩ በመደበኛ ቦታቸው እንዳሉ ሆነ።

ከ1945 ዓ.ም እስከ 1955 ዓ.ም ያለው ጊዜ በዓለም ላይ አየር መንገዶች በያለበት እንደ እንጉዳይ ብቅ ብቅ ያሉበት እንደመሆኑ ብዙ አስቃቂ አደጋዎች ደጋግመው በመድረሳቸው ከባድ ችግር ያጋጠማቸው አየር መንገዶች ነበሩ። ለምሳሌ የጃፓን አየር መንገድ የነበረው ችግር ከፓይሎቶች ሥልጠና ጋር የተያያዘ ነው እየተባለ ይነገር ነበር። በዚህ ምክንያት የትምህርት ፕሮግራሙን እንደገና በማስተካከል ተጨማሪ ፓይሎቶች ከውጭ ሀገር በማስመጣት ከሚፈለገው ከፍተኛ ደረጃ ላይ ደርሷል። ሌሎችም የእስያ አህጉር አየር መንገዶች ተመሳሳይ ችግሮች ነበራቸው።

"አሜሪካዊው አይሮፕላን ቢሠብር አሜሪካዊ ስለሆነ ከውጭ ተመልካች ብዙ ትኩረት አይሰጠውም። ኢትዮጵያዊው ለሚያደርግው ስህተት ግን ስላልቻለ ነው እንባላለን።" የሚለውን አስተያየት በማስመሰል ለኢትዮጵያውያን ባለሥልጣኖች የሚያቀርቡት ካፕቲን ሐረል ነበሩ። ምንም ዓይነት ምርጫ ሳይካሄድ፣ ቁጥራቸው በዛ ያሉ ሠራተኞችን ይወክላሉ ተብሎ የታመኑባቸው ከልዩ ልዩ ክፍሎች የተውጣጡና ከፓይሎቶችም ተጨምሮ ዘጠኝ አባላት ያሉት ኮሚቴ በመተባበር በዕድገት በኩል ካፕቲን ሐረል የሚያደርጉትን ጭቆናና በደል ለቦርድ አባላት በየጊዜው አቅርበው ከልዑል ራስ መንገሻ ስዩም የቦርድ ሊቀ መንበርና አቶ ወንድ ወሰን መንገሻ የቦርዱ ምክትል ሊቀ መንበር፣ ከክቡር አቶ ማሞ ታደሰ እንዲሁም ከሌሎች የቦርድ አባላት ድጋፍ አግኝተዋል። በመጨረሻም አባላቱ ከንጉሠ ነገሥቱ ፊት ቀርበው በደላቸውን ሲያስረዱ ንጉሠ ነገሥቱ እንዲህ ሲሉ መልሰዋል። "ሐረል! ሐረል! ትላላችሁ፤ እንኳን ሐረልን፤ ኃያሉን መንግሥት እንግሊዝን የሚያህል ሕዝብ ከአገር አስወጥተናል"። እንዳሉትም ትንሽ ዘገየ እንዲ ካፕቲን ሐረል መውጣታቸው አልቀረም።

የፓይለቶች የትምህርትና የዕድገት ፕሮግራም

ተቀዳሚ ረዳት ፓይለት፡- በአየር መንገዱ የሚያበራቸውን አይሮ ፕላናች በረዳትነት ደረጃ በደረጃ አልፎ በመስመር በረራ እያለ በየጊዜው ካፕቴንች ስለ ፓይለቱ ችሎታ የጻፏቸው ሪፖርቶች ተጠራቅመው የዕድገት ተራው ሲደርስ የሚከተሉት የትምህርት ዓይነቶችን ይማራል፡፡

1. አነስተኛ በሆነች ምስለ በረራ (Link Trainer) ከ 15 እስከ 25 ሰዓት በራዲዮ ድምጽ አቅጣጫን ፈልጎ ማግኘት፤ ወደ ጣቢያው መብረርና ወደ ጣቢያው መቃረብ፡፡ በበረራ መሣሪያዎች ብቻ የመብረር ችሎታ ማሻሻል ላይ ማተኮርን ይጠይቃል፡፡
2. በአይሮፕላን ከ20 እስከ 30 ሰዓት የሥልጠና በረራ የማስ ነሣትና የማላረፍ፤ ልዩ ልዩ አደጋዎች ለመቋቋም የሚቻል ባቸው ዘዴዎች ማዳበር፤ ወደ ውጭ እንዳያይ ተሸፍኖ በመሣሪያዎቹ ብቻ በራዲዮ እየተመራ እንዴት ወደ አይሮ ፕላን ማረፊያው ለመቃረብ እንደሚችል የሚሰጥ ትምህርትና እንደ ሞተር ተዘግቶ በእንደ ሞተር እያበረረ በመሣሪያዎቹ ብቻ በመመራት የበረራ ችሎታውን ከፍ ማድረግ፡፡
3. የተሰጠው ትምህርት አየር መንገዱ ከሚፈልገው ደረጃ ላይ መድረሱን ለማረጋገጥ እንደ ተቀዳሚ አስተማሪ ካፕቴን ተመልካች ሆኖ አስተማሪው በተከታታይ የሚሰጠውን የበረራ ፈተና በሚገባ ማለፉን ይመለከታል፡፡ ፈተናው አደጋ መካላከልንና በእንደ ሞተር መብረርን ይጨምራል፡፡
4. በካፕቴንነት ደረጃ ከመብረሩ በፊት ከላይ የተጠቀሰውን እንዳጠናቀቀ በያንዳንዱ የአይሮፕላን ማረፊያ ሜዳ ቢያንስ ሁለት ጊዜ ያለምንም ችግር ማብረሩን፤ ማስነሣቱና ማረፋቱን በፈተና ደረጃ ማለፍ አለበት፡፡ በበረራው ጊዜ በሚቀርቡለት የቃል ጥያቄዎች የአይሮፕላኑ ልዩ ልዩ ክፍሎች እንዴት እንደ ሚሠሩ፤ ስለአደጋ መከላከል፤ በማስመሰል የሚሰጡትን በየጣቢያው የሚገኙትን የሬድዮ መሣሪያዎች ከበረራው ጋር በተያያዘ በዝርዝር ማወቅ፤ በሚበርቡት አቅጣጫ የሚገኙትን መልካክ ምድር ምልክቶችና ስም፤ በሚያርፍበት ሜዳ አካባቢ

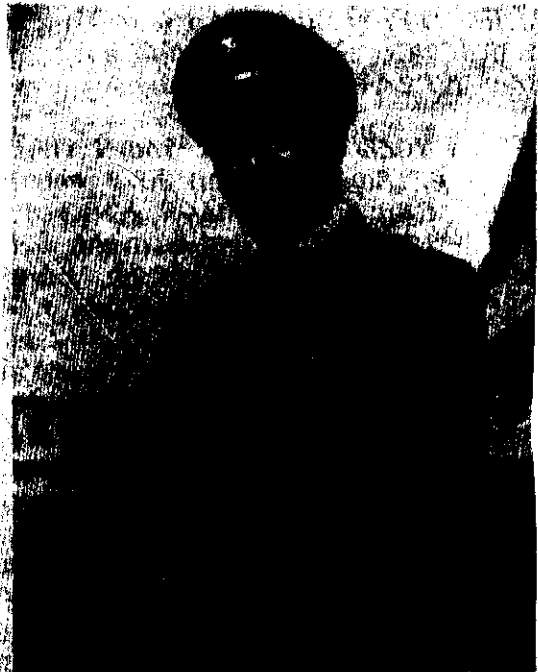
የሚገኙትን ክፍተኛ ቦታዎች ለይቶ ማወቅና ትክክለኛ መልስ መስጠት አለበት፡፡ ይህ ፈተና በሚሰጥበት ጊዜ ተቀዳሚው አስተማሪ ካፕቴን ከቀኝ በኩል በመቀመጥ በተመልካችነት የፓይለቱን ችሎታ ይመዘናል፡፡ የአስተማሪውን ርዳታ የሚጠ ይቅ ሁኔታ ከተፈጠረ ፈተና መሆኑ ይቀርና በድጋሚ እንዲ ፈተን ይደረጋል፡፡ ተማሪው ካፕቴን ከክብደት መቆጣጠርና ከየጣቢያው ለማንሣት የሚቻለውን ክብደት ከመቀመሩም ሌላ አይሮፕላኑ በሚገባ ሚዛኑን ጠብቆ መጫኑንና የተጫነው ጓዝ በሚገባ መታሠሩን ማየት የሱ ጋላፊነት ነው፡፡ ከጣቢያ አዛዦችና ከአየር ትራፊክ መቆጣጠሪያ ሠራተኞች ጋር የሚያደርገው ግንኙነት ሁሉ በፈተና መልክ ማለፍ አለበት፡፡ እነዚህን በዝርዝር ካሟላ በኋላ ለካፕቴንነት ብቁ መሆኑን አስተማሪው ለፓይለቶች አለቃ ያመለክታል፡፡

5. የመጨረሻውን የበረራ ፈተና አስተማሪውና የበላይ የፓይለቶች አለቃ ሆነው በሜዳው አካባቢ ስለ አደጋ መከላከል፤ ተሸፍኖ በመሣሪያዎች ርዳታ ብቻ የማብረሩና እንዲን ሞተር አጥፍቶ አስተካክሎ በሚገባ መብረሩ ታውቆ ጠቅላላ ፈተናውን ያለፈ ከሆነ ወደ ተጠባባቂ ካፕቴንነት ዕድገት ይሰጠዋል፡፡ ሙሉ ካፕቴን ሆኖ ለመብረር ክፍት የካፕቴንነት ደረጃ የያዘ ቦታ እንዲኖር ያስፈልጋል፡፡ ከዚህ ደረጃ ደርሶ ፈተናውን ማለፍ ያቃተው ተቀዳሚ ረዳት ፓይለት ከሦስት ያላነሱ ፓይለቶች ያሉበት ቦርድ ተሰብስቦ ከዚህ በሚቀጥሉት አማራጮች ይመድባል፡-

- ሀ) ቀደም ሲል በነበረው ደረጃ ተቀዳሚ ረዳት ፓይለት ሆኖ ይብረር? ይህ ከሆነ የፓይለት ቅድሚያውን ከሱ ለሚቀ ጥሉት ፓይለቶች ይሰጥና በፈተና የወደቀው ፓይለት እንደገና ዕድል የሚሰጠው የተቀሩት ከደረሳቸው በኋላ ይሆናል፡፡
- ለ) በፈተና የወደቀው ፓይለት በችሎታው ምክንያት ለወደፊት ካፕቴን የመሆን ዕድል አይኖረውም የሚል ውሳኔ ላይ ከደረሱ ከድርጅቱ ይሰናበታል የሚል ነበር፡፡ አብዛኛውን ጊዜ ግን ወደ ረዳትነት ተመልሰው ያገለግላሉ፡፡

የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ የአየር መንገድ ካፕቲን

ዓለማየሁ አበበ የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ ካፕቲን የሆኑት፤ በታኅሣስ 1949 ዓ.ም ነው። የመጨረሻውን የበረራ ፈተና የፈተኗቸው በጊዜው የፓይሎቶች አለቃ የገደሩት ካፕቲን ግሪን ናቸው። ስለ ካፕቲን ዓለማየሁ የበረራ ችሎታ ሲገልጹ "በተሰባቸው መንገዶች ሆነው ካፕቲን ዓለማየሁ የሚያበሩ ከሆነ ፍጹም ሐሳብ የለብኝም፤ አተማመንባቸዋለሁ" ብለዋል።



ካፕቲን ዓለማየሁ አበበ

ካፕቲን ዓለማየሁ አበበ የመጀመሪያው መባል የጀመሩት ሐምሌ 26 ቀን 1936 ዓ.ም አየር ኃይል ከተቀጠሩበት ጊዜ ጀምሮ ነው። በዚህ ሙያ ከተሰማሩበት ጊዜ ጀምሮ ወደ ጡረታ እስከተገለሉበት ድረስ የቴክኖሎጂ ለውጡ ፈጣን በሆነው በአቪዮቶች ትራኒስፖርት ዓለም የኢትዮጵያ አየር መንገድ በተሳተፈበት መጠን ፋና ወጊ በመሆን

ተካፍለዋል። ለኢትዮጵያውያን አስቸጋሪ ሆኖ ለወጡት የዕድገት መሰላል የመጀመሪያ በርከፋች ወይም መጥከሪያ ካፕቲን ዓለማየሁ ነበሩ። ይህ ለኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች በሙሉ፤ ለምሳሌነት በሥራ እንደኛ ለመሆን የበቁት፤ በክፍተኛ የጥረት ውጤት፤ የሥራ ጥራትና ሥነ ምግባር ጭምር መሆኑን አብሯቸው በጡረታ እስከ ተገለሉበት ታኅሣስ 30 ቀን 1974 ዓ.ም የሠራው ሁሉ የሚመሰክረው ነው።

የሲቪል ፓይሎት ሥልጠና

በኢትዮጵያና በአሜሪካ መንግሥታት መካከል ግንቦት 23 ቀን 1948 ዓ.ም በተደረገው ስምምነት የፓይሎት ማሰልጠኛ አዲስ አበባ ውስጥ ለመክፈት ወሰኑ። ለትምህርት ቤቱ የሚያስፈልጉትን የአሥር አስተማሪዎች ወጪ የአሜሪካ መንግሥት ሲሸፍን በአገር ውስጥ ለሚደረገው ወጪ ደግሞ ለዚህ ተብሎ ሁለቱ መንግሥታት ካቋቋሙት "ፈንድ" እንዲከፈል ተስማሙ። ICA ዋሽንግተን (ኢትዮጵያን በሲቪል አቪዮቭን መስክ የሚረዳ ድርጅት) ከቲ.ደብልዩ.ኤ. ጋር ተገናኝተው በዚህ ዓመት በበጋው ወራት የሚያስፈልገውን ስምምነት ተፈራርመው ለፕሮጀክቱ ዲሬክተር፣ ረዳት ዲሬክተርና አስተማሪዎች ተቀጥረው ትምህርት ቤቱ ተቋቋሙ።"

በግንቦት መጨረሻ 1946 ዓ.ም የኢትዮጵያ አየር ኃይል የሲቪል ፓይሎቶች ማሰልጠኛ ትምህርት ቤት መቋቋሙን ተቃወመ። አየር ኃይል የሠለጠኑ ፓይሎቶች ለአየር መንገድ በሚያስፈልገው ቁጥር ለማቅረብ ሲችል በጎን ሌላ ት/ቤት መክፈት እንደማያስፈልግ ለመንግሥት አስታውቋል። አየር መንገድ በበኩሉ በ11 ዓመት ተኩል እንዲዛወሩ ከተጠየቀው 50 ፓይሎቶች ያገኘው 15 ብቻ ስለሆኑ ዕድገቱን እየገታ በመሆኑ የት/ቤቱ መክፈት አስፈላጊነቱን እንደ መካላከያ መልስ አቀረበ። በተጨማሪም ሥራ ላይ ስለገባሩት ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ሲያብራሩ «አንድ ወደ ካፕቲንነት ያለፈ ሲሆን ሁለት ወደ አሜሪካ ተልከዋል። የአራት ፓይሎቶች የችሎታ ግምገማ እየተካሄደ ሲሆን በተጨማሪ ለመንግሥት ይቀርባል። ለዚህ ዓመት ጠቅላላ የሚያስፈልጉት የኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ቁጥር 23 መሆን ሲገባው አሁን ያሉን 15 ናቸው። ይህ ቁጥር በየጊዜው የሚወጡትንና ለዕድገት የሚያስፈልገውን ተጠባባቂ የሰው ጃይል አይጨምርም» ብሏል። አየር መንገዱ ት/ቤቱን ለመክፈት የወሰነ መሆኑን አመልክቶ ከአየር ኃይል ፓይሎቶች እንደማይፈለግ አስታውቋል። ብዙም ሳይቆይ ፕሮጀክቱ በልዩ ልዩ ምክንያት በታሰበበት ጊዜ ሊከፈት ስላልተቻለ



ካፕቲን ዓለማየሁ አበበ

እንደገና ፓይሎቶች እንዲላኩለት አየር መንገዱ ጥያቄ ቢያቀርብም አየር ኃይል ግን አሻፈረኝ አለ። አየር መንገድ ከውጭ ማስመጣቱ ቀጥሎ ለመጀመሪያ ጊዜ ሁለት አንግሊዛውያን ፓይሎቶች ተቀጠሩ።

አዲስ ለሚከፈተው የሲቪል ፓይሎቶች ት/ቤት ሁለት አሜሪካውያን አስተማሪዎች መጥተው፤ ማስተማሪያ አይርጥላናቸው እስከሚመጣ፤ የማስተማሪያ ክፍሎችም እስከሚሠሩ፤ አዲስ ተማሪዎቹም እስከሚቀጠሩ፤ አየር መንገድ የነበሩት አሜሪካኖች ቢሮ እንኳን አልሰጧቸውም። ስለዚህ መስመር ከሚበሩት ኢትዮጵያውያን ረዳት ፓይሎቶች ጋር ተስማምተው በትርፍ ጊዜያቸው ክፍል በተገኘበት እየተዘዋወሩ ማስተማር ጀመሩ። በዚህ ጊዜ አስተማሪዎቹ በሰጡት ርዳታ አሜሪካውያን ለካፕቴንነት የሚሰጠውን የኤፍ. ኤ ጽሑፍ ፈተና ጠዙዎች አለፉ። ለዚህም ውጤት ያበቁላቸው ሁለቱ አስተማሪዎች በተለይ ካፕቴን ቤሪሒል ተግተው በማስተማራቸው ነው። ሆኖም በአየር መንገድ በኩል አድናቆቱ አልነበረም።

ከዚህ ሥራ ውጤት ጉልህ ሆኖ የታየው አስተማሪዎቹ ምን መሥራት እንደሚችሉ በተግባር ማሳየታቸው ነው። አስተዳደሩ ለዚህ ፈተና ያደረገው አስተዋጽኦ ተቀማጭነቱ ርም የነበረውን የአሜሪካ ኤፍ. ኤ. ኤ. ፈታኝ ማስመጣት ብቻ ነበር። አሜሪካውያን ካፕቴኖች የኤፍ. ኤ. ኤ. ምስክር ወረቀት የበረራውን ፈተና ያላሟሉ ጠዙዎች ስለነበሩ የበረራው ሰዓት ለእነሱ ሲፈቀድ በዚህ ደረጃ ያሉትም ኢትዮጵያውያን የበረራ ፈተና ተቀብለው አልፏል። ወደ ኋላ እንደ አስፈላጊ ደረጃ ተቆጥሮ ማንኛውም ካፕቴን በዚህ መስመር ማለፍ ነበረበት። ለዚህም ነው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለማንኛውም አገር አይርጥላን ከነአብራሪዎቹና ቴክኒሻኖች እከራይቶ በተከራዩ ቀለምና አርማ መብረር የቻለው። በዚህ ዓይነት ስምምነት ቢያንስ ለአስር አገሮች አየር መንገዶች በማከራየት በመደበኛ በረራው ገቢው ደካማ ሲሆንና ቀበቶን ጠበቅ ማድረግ በሚያስፈልግበት ጊዜ ለአየር መንገዱ ሌላ የገቢ መስመር ተከፍቶ ነበር።

ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች በ55 ዓመታቸው በጡረታ ሲገለሉ የኤፍ. ኤ. ኤ. ፈቃድ ወረቀት በሚፈቅደው መሠረት እስከ 60 ዓመት ዕድሜ ለመሥራት ስለሚችሉ ወደ ሌሎች አየር መንገዶች እየሄዱ ተቀጥረዋል። የተሻለ ደመወዝም አግኝተዋል። በአሁኑ ጊዜ ኢትዮጵያውያን ፓይሎቶችና ቴክኒሻኖች የሽያጭ ክፍል ኃላፊዎች፤ በአስተዳደርና የአየር መንገዱን የንብረት ክፍሉንና ጠቅላላ ሎጂስቲክስ ሲያከናውኑ የነበሩት መሃንዲሮችና የልዩ ልዩ ደረጃ ሠራተኞች፤ በዓለም አቀፍ ደረጃ ለሌሎች አየር መንገዶችና ፋብሪካዎች ተቀጥረው በጥሩ ደረጃ እየሠሩ

ይገኛሉ። በአቪዩሽን አማካሪነት የሚሠሩ ኢትዮጵያውያን በየሀገሩ ተሰራጭተዋል። ስለ ድርድር የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአሠራር ዲሲፕሊን ሲጠየቁ የሁሉም መልስ ተመሳሳይ ነው። «ለአየር መንገዱ እንደቤቱ ተቆርቆሮ ከልብ መሥራቱ ዱር ቀረ» ነው የሚሉት። አየር መንገዱን ሙሉ ለሙሉ ኢትዮጵያዊ ለማድረግ የነበረው የሠራተኛው አስተዋጽኦ ከሀገር መውደድና ውድድሩ ከሌሎች የደረጃ አየር መንገዶች ጋር ስለሆነ አገልግሎቱን ለማሻሻል ማንኛውም ሰው የሥራ ድርሻውን በከፍተኛ ጥረት ይወጣል።

ከሲቪል ፓይሎቶች ማሠልጠኛ (NATP) በ1950 የተመረቁት ስምንት ፓይሎቶች ከዚያም በ1951 እና በሚቀጥሉት ዓመታት፤ በዓመት ከስምንት እስከ ዘጠኝ ፓይሎቶች ተመርቀው ወደ አየር መንገድ እንዲገቡ፤ የቀሩት ፓይሎቶች ከአየር ኃይል እንዲቀጠሩ የወጣው ፕላንና የተገኘው ውጤት እንደሚያመለክተው የኢትዮጵያውያን ቁጥር ከዓመት ወደ ዓመት እጅግ እየጨመረ መጥቷል። ከ1952 ዓ.ም. አንስቶ የውጭ ተወላጆች ወደ ሀገራቸው እየተመለሱ የኢትዮጵያውያን ቁጥር እያደገ ሄዶ፤ እንዲያውም በ1954 ወደ አራት እጥፍ በሚቀጥለው ዓመት ወደ አምስት እጥፍ አድጓል።

ዓመት	ጠቅላላ	የውጭ	ኢትዮጵያውያን	ተጨማሪ
ምዕረት	ፓይሎቶች	ፓይሎቶች	ፓይሎቶች	ፓይሎቶች ከት/ቤት
1945	25	17	8	-
1946	27	19	8	-
1947	31	23	8	-
1948	35	28	7	-
1949	35	22	13	-
1950	43	28	15	-
1951	53	28	25	10
1952	61	24	37	12
1953	70	21	49	12
1954	80	17	63	14
1955	94	15	79	16

*ፕሮግራሙን በተግባር ሁኔታ ለማራመድ፤ የዓመት ፈቃድ በወቅቱ ለመስጠት የሚያስፈልገው የተግባር የፓይሎቶች ቁጥር

የበረራ ትምህርት ቤቱ ተቋቁሞ ሦስት ኮርስ ፓይለቶች አፈራ። ትምህርቱም ለአየር መንገድ እንደሚሰማሚ ሆኖ የተዘጋጀ ስለነበረ የትምህርት ቤቱ አስተማሪዎች በግላቸው ባደረጉት ጥረት ስልጣኞቹ የመጨረሻ የሆነውን የፓይለቶች ኮርስ የዲ.ሲ-3 አይሮፕላን የረዳት ነትን ደረጃ በትምህርት ቤቱ አስተማሪዎች ካጠናቀቁ በኋላ ነበረ አየር መንገድ የተቀጠሩት። አየር መንገዱ የአስተማሪ እጥረት በነበረው ጊዜ ለመርዳት ተብሎ ከአየር መንገድ ውጭ በትምህርት ቤት የተጀመረው ሥልጠና ትንሽ እንቅስቃሴ ካሳየ በኋላ እንዲያስተምሩ ተከለከሉ። ለዚህም ምክንያት የሆነው የአየር መንገዱን የበረራ ሥልጠና ማለት ዲ.ሲ-3 እና ሲ-47 ት/ቤቱ ለመውሰድ እንደሞከረ ተቆጥሮ፤ ትምህርት ቤቱ የሚታዘዘው በፖይንት ፎር የአሜሪካ ርዳታ ድርጅት ስለሆነ ያስተዳደር ችግር ይፈጥራል በሚል ሳይሰማሙ ይቀሩና የአዲስ ፓይለቶች ስልጠናን ጨምሮ ትምህርት ቤቱ ይዘጋል። አስተማሪዎቹም አብዛኛዎቹ የሳውዲ አየር መንገድ ቀጥሯቸው ወደ ጂዳ ሄዱ። በዚህ ጉዳይ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደር ጋር የማይሰማሙበትን ምክንያት መርምሮ ለመፍታት የተሞከረ አይመስልም ነበረ።

ከዚህ ተቋም በአይሮፕላን ጥገና በኩል የተገኘው ጠቃሚ ትምህርት የአካል ጥገና ክፍል(sheet meral) አስተማሪ ቻርሊ ገምፕ(Charlie Gump) የሚባሉትን አስመጥቶ ኢትዮጵያውያኑን ማሰልጠኑ ነው። ቀደም ሲል ከጀርመን ተቀጥረው ከመጡት ሐንስ ስፕሪንገር (Hans Springer) ጋር አቶ ማንደፍርና አቶ ማሞ ተጨምረው ከሌሎች ሠራተኞቻቸው ጋር በመሆን ነው በተለይ የዲ.ሲ-3 እና የሲ-47ን የአካሉን ጥገና በመንከባከብ የአገልግሎት ዘመኑን ለማራዘም የቻሉት። እነዚህ አይሮፕላኖች ከሥራ የተገለሉት የሞተራቸው መለዋወጫ አለመገኘቱና ባለ 90/100 አካቴን ነጻጅ በዓለም ላይ ተፈላጊነቱ እያነሰ በመሄዱ ምክንያት ነው።

የፓይለቶች አቅርቦቱን አየር ኃይል እንዲወስድ የተደረገው ጥረት ፍራም ሆኖ ጥቂት ፓይለቶች ወደ አየር መንገድ ተዛውረው ለጥቂት ጊዜ ካዘገመ በኋላ በተፈለገው ጊዜና ቁጥር የሚያስፈልጉትን ፓይለቶች ለማግኘት አልተቻለም። አንዳንድ ፓይለቶች በግላቸው ከአየር ኃይል እያስፈቀዱ ተቀጥረዋል። በመጨረሻም አየር መንገዱ ያጋጠመውን የፓይለት እጥረት መቋቋም ስላልቻለ ከመስመር ፓይለቶች አሜሪካዊው ካፕቴን ቶማስ የማስተማር ልምድ ስለነበራቸው አራት ተማሪዎች ተቀብሎ እንደገና ት/ቤት አቋቋመ።

የአየር መንገድ ት/ቤት

የአቪዩሽን እንቅስቃሴ ሁሉ በተፈጥሮ ፈጣን በመሆኑ በዚህ መስክ የተሰማሩት ሁሉ በተቀላጠፈ ሁኔታ አገልግሎት እንዲያበረክቱ ከተፈለገ በላቀ ዲ.ሲ.ፕሊን የተገነባ ሥልጠና ማግኘት እንዳለባቸው ይታወቃል። አየር መንገዱ ሥራ ከጀመረበት ጊዜ አንስቶ የደንበኞቹን ደህንነት ጠብቆ የተሟላ አገልግሎት ለመስጠት ያስችለው ዘንድ የትምህርት ፕሮግራም አውጥቶ ቀስ በቀስ እያሳደገው በየዘርፉ የሚመድባቸውን ሠራተኞች አቅሙ በፈቀደው መጠን ከግቢው ውስጥ ባቋቋመው የትምህርት ክፍል ማሰልጠን ጀመረ። በተጨማሪም በዓለም ዙሪያ ወደሚገኙት የታወቁ ማስልጠኛ ተቋሞችና የኒቨርሲቲዎች እየላከ በማስተማር ብቃታቸውንም በየጊዜው እየገመገመ፤ አስፈላጊውን የሙያ ማዳበሪያ ትምህርት እየሰጠ አሠራሩን አሻሽሏል። በዚህ ዓይነት ዘዴ ደረጃ በደረጃ የተገነባው ትምህርት ቤት፤ ዘርፉ ብዙ በመሆኑ ብዙ ሙያዎችን ለማካተት ችሏል።

የቴክኒክ ት/ቤት

አየር መንገዱ በተመሠረተበት ዘመን አካባቢ ዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዩሽን ድርጅት በርዳታ መልክ የቴክኒክ ትምህርት ቤት እንዳቋቋመ በሦስተኛው ክፍል ተገልጿል። አንደኛ ከዚህ ተቋም በተገኘው ልምድ፤ ሁለተኛ የኢትዮጵያ አየር ኃይል በተሟላው የቴክኒክ ትምህርት ቤት ያፈራው የሠለጠነ የሰው ኃይልና ተሞክሮ በመታገዝ የመጀመሪያው የሲቪል አይሮፕላን ጥገና ት/ቤት ጥር 29 ቀን 1959 ተቋቋመ። ይህ ትምህርት ቤት በጥቂት የሥራ ዘመናት ውስጥ በዓለም ከታወቁት ተመሳሳይ ትምህርት ቤቶች የሚወዳደር ሆኖ ደረጃው የአሜሪካ ፌዴራል አቪዩሽን ባለሥልጣን፣ የእንግሊዝ ሲቪል አቪዩሽን ባለሥልጣንና የፈረንሳይ ቢሮ ቪሪታ የሚጠይቁትን መመዘኛ ሁሉ የሚያሟላ ሆነ።

ትምህርት ቤቱ ሥራውን እንደጀመረ በሦስት የተከፈለ የ30 ወራት ኮርስ ነበረው። የመጀመሪያው፤ ከሁለተኛ ደረጃ ትምህርት ቤት ጨርሰው የመጡትን ወደ አቪዩሽን ቴክኒካል መስመር ለማስማራት እንዲቻል የመጀመሪያ ደረጃ ስልጠና ለመስጠት ስምንት ወራት ያስፈልጉታል። ሁለተኛ፤ ለ16 ወራት የሚካሄደው ትምህርት ስለ

አይርፕላን በጠቅላላ፣ የአይርፕላን አካልና የሞተር ስልጠና ይሰጣል። ሦስተኛው፣ ኢትዮጵያ አየር መንገድ የሚጠቀምባቸው አይርፕላኖች የአካል ክፍሎችና ሞተሮች ጥገና ለስድስት ወራት ይሰጣሉ። በሁለተኛውና በሦስተኛው ኮርስ ግማሹ የትምህርት ጊዜ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ባሉት ልዩ ልዩ የቴክኒክ ክፍሎች እየተዘዋወሩ በእጅ ሥራ ልምምድ ላይ ያተኮራሉ።

ዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዩሽን ድርጅት የቴክኒክ ኮሚቴ የትምህርት ቤቱን የጥገና ክፍሎችና የልዩ ልዩ ትምህርት መስጫ መሣሪያዎችን በተመለከተ የተነሱትን ጥያቄዎች ሁሉ መሟላታቸውን መርምሮ ፕሮግራሙን አጽድቆአል።

የፓይለት ሥልጠና

በአሜሪካ ፓይለቶች ብቻ የተጀመረው አየር መንገድ የመጀመሪያዎቹን ኢትዮጵያውያን ፓይለቶች በኢትዮጵያ አየር ኃይል ሠልጥነው እንዴት እንደተዛወሩ ከዚህ ቀደም ሲል ተጽፏል። ከዚያም የኢትዮጵያ መንግሥትና የአሜሪካ መንግሥት በመተባበር በልደታ አይርፕላን ማረፊያ ግቢ የበረራ ትምህርት ቤት ተከፍቶ ጥቂት ኢትዮጵያውያንን ካስመረቀ በኋላ መዘጋቱ ከላይ ተገልጿል።

ጥቂት ጊዜያት ካሉ በኋላ አየር መንገዱ ተጨማሪ ፓይለቶች ስላሰፈሉ ለጉት ራሱ የሚያስተዳድረው ትምህርት ቤት በየካቲት 1956 ዓ.ም አቋቁሞ አራት ተማሪዎች በመቀበል ሥልጣናውን ጀመረ። ይህ ትምህርት ቤት በአሜሪካኖች ሲካሄድ ከቆየ በኋላ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ፓሊሲ መሠረት ለተከታታይ ዕድገት ጥራት አስፈላጊ በመሆኑ፣ የትምህርት ቤቱን ደረጃ ለማሳደግ፣ ቀደም ሲል በመስመር በረራ አዛዥነት ሥራቸውን በሚገባ ካስመሰከሩት አንዱን ካፕቴን መድቦ ትምህርት ቤቱን እንዲመራ በደረግ ከመደበኛ ትምህርት ቤት አስከ አዛዥነት ያለው የሥልጠና ፕሮግራም ምን መሆን እንዳለበት ስለሚያውቅ በታሰመለት ዓላማ እንዲራመድ ያደርገዋል የሚለው አስተሳሰብ የአየር መንገዱ ምኞት ስለነበረ፣ ውጤቱም የተሻለ እንደ ሚሆን በመታመኑ፣ የትምህርት ቤቱን ኃላፊነት ተረክበው እንዲያ ስተዳድሩ ካፕቴን አብርሃም ገዛኸኝ ተመደቡ።

በአዲስ መንፈስ ከፍተኛ ዕውቀትና ልምድ ያላቸውን የበረራ አስተማሪዎች በመቅጠር የነባር አስተማሪዎችን ዕውቀት ለማሳደግ ወደ ውጭ

አገር ከፍተኛ ተቋማት ልኮ ማሠልጠንን እንዲሁም ትምህርት ቤቱን ከዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዩሽን ድርጅት ጋር በሚገባ ማስተዋወቁን ተያያዙት።

በመጨረሻም በአፍሪካ ሲቪል አቪዩሽን ኮሚሽን በኩል ጠቅላላ የአፍሪካ አየር መንገዶች ተጠቃሚ እንደሚሆኑ በመገመት፣ የጠበቀ ግንኙነት እንዲኖር ከፍተኛ ጥረት በመደረጉ፣ የትምህርት ቤቱን ዝና ከፍ ማድረግ አስፈላጊ። ት/ቤቱ ጥቂት ዓመታት እንደሠራ በአየር ኃይሉ ዕውቅና ካላቸውና በባል ከሆኑት አስተማሪዎች ውስጥ ትምህርት ቤቱን እንዲመሩ ኩሎኔል ሱልጠንድ አበበ ተመደቡ። አብረዋቸው መጥተው ሰላቀ ደረጃ የጣሩት አስተማሪዎች እሳቸውም ካላቸው በኋላ የትምህርት ቤቱን የመሩት ፓይለቶች ሁሉ የቀድሞ የአየር ኃይል አባሎች እዚህ ላይ አብረው ይታወሳሉ።

የአስተዳደር ትምህርት

በአየር መንገድ ውስጥ በአስተዳደርና በልዩ ልዩ ዘርፎች የተመደቡ ሠራተኞችን የሥራ ጥራት ለማሻሻልና ለዕድገት ሥልጠና ለሚያስፈልጋቸው አስከ ዲግሪ ድረስ እንዲማሩ የሚረዳበት ፕሮግራም ነበረው። ዲግሪም ኖሯቸው ለተቀጠሩት የምያ ሥልጠና በመስጠት ቅጥር ግቢው ውስጥ የነበረው ትምህርት ቤት ከፍተኛ እገልግሎት አበርክቷል። የወደፊት አስተዳዳሪዎች እንዲሆኑ ኩሎኔል ሥምረት መድኅኔን ወደ ሐርሻርድ፣ ካፕቴን መሐመድ አህመድን ወደ ስታን ፊርድ ዩኒቨርስቲዎች፣ በሌሎች ደረጃ ያሉትን ወደ ማከገል፣ ካናዳ ልኮ ተጨማሪ ትምህርት እንዲያገኙ አድርጓል።

አየር መንገድ በየጊዜው የዩኒቨርሲቲ ምሩቃን የሆኑትን አዲስ ተቀጣሪዎች እየተቀበለ ከየክፍሉ ኃላፊ ጋር በተባባሪነት (Associate) እየሠሩ በአጭር ጊዜ ሠልጥነው የኃላፊነት ደረጃ የሚያስጥ ፕሮግራም በኩሎኔል ሥምረት መድኅኔ ተቀይሶ በዙዎችን አሳድሯል። በድርጅቱ የፕላን መምሪያ ኃላፊነት በሽያጭ መምሪያ የልዩ ልዩ ክፍል ኃላፊ ሆነው ከሠሩ በኋላ የመምሪያው ኃላፊ ሆነው ለብዙ ዘመን ያገለገሉት አቶ ወልደ ገብርኤል ፀሐይና የአሁኑ የአየር መንገዱ ዋና አስተዳዳሪ አቶ ብሥራት ንጋቱ፣ በዚህ ዓይነት ፕሮግራም ተቀጥረው ነው አስከ ከፍተኛ ኃላፊነት የደረሱት።

ይህ ፕሮግራም ያገለገለው አሠሪና ሠራተኛ ተለይቶ በሚታወቅበት ዘመን ነው። ከሶሻሊስት ሥርዓት በኋላ በወጣው አዋጅ መሠረት ከላይ

የተጠቀሰው ከዩኒቨርሲቲ የተመረቁትን በተጥታ በመቀበሉ ፕሮግራም ፈንታ ክፍት ቦታ ሲኖር ማስታወቂያ ወጥቶ በመጀመሪያ ከመሥሪያ ቤቱ ከተሞከረ በኋላ ከውጭ መቅጠሩ ቀጠለ። በደርግ ዘመን እስከ ዲራክተር ደረጃ ያሉት የሠራተኛው ማኅበር አባል መሆን የመረጡበት ምክንያት ማኅበሩ (የገብረት ሥምምነቱ) የተሻለ ጥቅም ያስገኛልናል፤ ይከለክልልናል በሚል ምክንያት ነበር። ሆኖም ድርጅቱ በፈለገ ጊዜ ማንኛውም የሰለጠነ ሰው ኃይል እየቀጠረ ነው።

በ1968 ዓ.ም ከላይ የተጠቀሱት ሦስት የትምህርት ክፍሎች ተጠቃለው ለመጀመሪያ ጊዜ በመምሪያ ደረጃ ሲቀርቡ የመምሪያው ኃላፊ ካፕቲን አብርሃም ገዛኸኝ ሆኑ። የቴክኒክ ትምህርት ቤቱ ዲራክተር አቶ ካሣ እስክንድር ሆነው እሳቸው ወደ አፍሪካ አየር መንገዶች ማኅበር በቴክኒክ ዳይሬክተርነት ሲሄዱ ኩሎኒል አሥራት ተሰማ ተረከቡ።

አየር መንገድ ቅጥር ግቢ ሲቋቋም ጀምሮ ከነበሩት አስተማሪዎች ጋር ይህ የትምህርት ማዕከል ያገኘውን ዝና በሌሎች ክፍሎች የተጠቀሱትን አስተማሪዎች አብሮ ማንሳት ያስፈልጋል። በዚህ ዓይነት ጥረት የበረራና የቴክኒክ ትምህርት ቤቶቹ ያበረከቱትን መልካም ሥራ መሠረት በማድረግ፤ ለአፍሪካ የሚበጀው በኢትዮጵያ ያለውን ተቋም እንደ ሞዴል በማቅረብ ለእንግሊዝኛ ተናጋሪ አፍሪካውያን ከፍ ያለ የአቪዬሽን ት/ቤት አዲስ አበባ ላይ እንዲመሠረት ዘመቻው ቀጠለ። ከዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን የቴክኒክ ተራድኦ፤ በአፍሪካ ሲቪል አቪዬሽን ዓመታዊ ስብሰባ ላይ ከኢትዮጵያ ሲቪል አቪዬሽን ተወካዮች ጋር የትምህርት ቤቱ ኃላፊዎች እየተገኙ፤ ለበርካታ ዘመናት ልምዱን ባከበተው የኢትዮጵያ አየር መንገድ የትምህርት ተቋም እንዲጠቀሙ በተጨማሪ ማስረጃ ለየሀገሩ ባለሥልጣኖች አቅርበዋል። የነዚህ ተከታታይ ጥረቶች ውጤት፤ ማሊ ርእስ ከተማ ባማኮ ላይ የአፍሪካ ሲቪል አቪዬሽን ኮሚሽን ባካሄደው ስብሰባ፤ በአፍሪካ እንግሊዝኛ ተናጋሪ አገሮች ከፍተኛ የአቪዬሽን ማዕከል አዲስ አበባ ላይ እንዲቋቋም ወሰነ።

የታሰበው ትምህርት ቤት 300 ተማሪዎች በአዳሪነት ተቀብሎ ለማስ ተናገድ ወደ 17 ሚሊዮን ዶላር እንደሚያወጣ ተገመቶ ነበር። ጠቅላላው የአፍሪካ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅቶች ይህን ውጤት ለማስ ገኘት የተጫወቱት ሚና ከፍተኛ ነበር። የትምህርት ቤቱን አስተዳደር መንግሥታዊ አካል የሆነው የሲቪል አቪዬሽን ባለሥልጣን ለመውሰድ የተደረገው ሙከራ አልተሳካም። በገብረት መዋጮ የተቋቋመ ት/ቤት የአመራርና የፖሊሲ ውሳኔዎችም በገብረት ሆኖ መላ አፍሪካውያን መሳተፍ ይኖርባቸዋል። ደረጃ መመደቡ ላይ የሚያስከትለው ችግር

በቻ ሳይሆን በሚገባ ለየአንዳንድ ሀገር ማከፋፈሉ ከባድ የአስተዳደር ስልት እንደሚጠይቅ ጠቁሞቹ ተገንዝበዋል። ሆኖም፤ ርዳታ ሰጪው የተላኩት መንግሥታት የልማት ፕሮግራም (UNDP) ለአፍሪካውያን የሚሰጠው የአቪዬሽን ትምህርት ስኩላርሺፕ አልተቋረጠም። የኢትዮጵያ አየር መንገድም የባለቤትነት መብቱን አሳልፎ አልሰጠም። ይልቁንም፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ የማስተማሪያ ተጨማሪ አይርፕላኖች መግባቱ ርዳታና አገድ እነሱተኛ ምስል በረራ ከተባበሩት መንግሥታት ተራድኦ ድርጅት በማግኘቱ ማስተማሩን ቀጠለ። ይህ ተጨማሪ አቅም ለአየር መንገዱ የሚያስፈልገውን የሠለጠነ የሰው ኃይል ፍላጎት ከማቅረብ አልፎ ለአድማስ አየር መንገድ፤ ፓይሎቶችን ማሠልጠን ቻለ። (ለፓን አሜሪካን አየር መንገድ ተወካይ የነበሩ አሜሪካዊ በዚህ ሥራቸው ላይ በተጨማሪ የአነስተኛ አይርፕላን ታክሲ በረራ አድማስ አየር በሚል የጀመረውን የሶሻሊስት መንግሥት ሥርዓት ሲወርሰው፤ ለበቻው ተለይቶ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ስር ይተዳደር ነበር። ተጨማሪ ጆት አይርፕላኖች ለመግዛት ከአሜሪካ ብድር በተጠየቀበት ጊዜ የግል አይርፕላን የተወረሰባቸው ሰዎች ግምት ከፍተኛ በቅድሚያ መጠናቀቅ ነበረበት።)

ትምህርት ቤቱ ለበርካታ የአፍሪካ አየር መንገዶች ፓይሎቶችና ቴክኒ ሺያኖች በከፍተኛ ቁጥር አሠልጥኗል አሁንም እያሠለጠነ ይገኛል። ኢትዮጵያውያንን የሚቀበለው ሳይክፍሉ (በስኩላርሺፕ) ሲሆን ለውጪ ሀገር ተማሪ ያስከፍላል። ትምህርት ቤቱ በመጀመሪያ የሚቀበለው ማንኛውም የሁለተኛ ደረጃ ትምህርት ያጠናቀቀና በተጨማሪ የቴክኒክ ትምህርት ለመቀበል የሚችል መሆኑን ለማረጋገጥ የተዘጋጀውን የመግቢያ ፈተና ሲያልፍ ነው። ፈተናውን ያለፉት ተማሪዎች አሰፊ ላገውን የጤና ምርመራ ካደረጉ በኋላ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ለማገልገል ፓይሎቶችም ቴክኒሻኖችም የሦስት ዓመታት ኮንትራት ይፈርማሉ።

ተማሪዎቹ በአዳሪነት ስለሚገቡ፤ መደበኛ ልብስ፤ የምግብና የኪስ ገንዘብ ይሰጣቸዋል። ነፃ የሆነ የሕክምና አገልግሎትና የ10,000 ብር ኢንቨራ-ጎስ በያንዳንዱ ተማሪ ስም አየር መንገዱ ገብቷል። ከ200,000 ብር በላይ ወጭ የተሠራው የማደሪያ ክፍሉ የተማላ አገልግሎት ያለው ሆኖ የቴሌቪዥንና ልዩ ልዩ ማጫወቻ ክፍል አለው።

ትምህርቱን ለማጠናቀቅ የሚፈጀው ጊዜ ለቴክኒሻኖች 30 ወራት ሲሆን በግማሹ የትምህርት ጊዜ ከአየር መንገዱ ልዩ ልዩ የጥገና ክፍሎች ውስጥ ከአስተማሪዎቻቸው ጋር በመመደብ በተጥታ አይር

ጥላን ላይ እየተመለከቱና እየሠሩ ትምህርታቸውን ያከናውናሉ። ለፓይሎትነት ሥልጠና የሚያስፈልገው 18 ወራት ነው። የመኖሪያውና የትምህርት ክፍሎች የሚገኙት ከአየር መንገዱ የቴክኒክ ክፍል ቅጥር ግቢ ሲሆን ለምግብ ደግሞ የድርጅቱ ካሬቴሪያ 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 የሚጠገኑት ሠራተኞችም ለመርዳትና ጥያቄያቸውን ለመመለስ ዝግጁ ሆነው እንዲት እንደሚሠሩም ለመከታተል ይችላል። በዚህ ዓይነት ቅርበት በሥራ ላይ ባሉ አይሮፕላኖች የሚከናወኑ 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 ከዩጋንዳ፣ 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 የሽያጭ (Marketing/reservation) ክፍል ትምህርት ቤት ከፍተው በዚህ በኩል የነበረው የተማሪ ሰው እጥረት ተቃላል፤ ጥሩ ውጤትም አሰገኝቷል።

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች ያደረጉት የሥራ ማቆም አድማ

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች 50% የደሞዝ ጭማሪ እንዲደረግላቸው፤ ለሥራ ለሚያስፈልጓቸው መሣሪያዎችና ለሚለብሱት ተታ ድርጅቱ እንዲያስከፍላቸው፤ ለዋናው አስተዳዳሪ በ1950 ዓ.ም. ማመልከቻቸውን አቅርበዋል። ከሦስት ወራት የሰለጠነ ጊዜ መልስ ሳይሰጡ የቆዩት ዋና አስተዳዳሪ አንድ ቀን በድንገት መጥተው ከስድስት ወር እስከ አንድ ዓመት ጊዜ እንዲሰጧቸው ሠራተኞቹን ጠየቋቸው። 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 ዲሲ-6 አይሮፕላኖች ሲመጡ በታሰበበት ወራት ስለነበረ አድማው ቆሞ ሠራተኞቹ ወደ ሥራቸው እንዲመለሱ በንጉሠ 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 ማገባር ስም የሚንቀሳቀሰው የፈረንሳይ ቅኝ የሆነችው የጅቡቲ ዜጎች የሆኑት የምድር ባቡር ኩባንያ ሠራተኞች የሚመለከት ስለነበረ በማገባር 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 ኩሎኔል ቢሮ አሰበሰበ 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 እንዲነበብ ያስፈቅዱና አቶ በራሁን መለስ ያነበዋል። ከተዘረዘሩት በደሎች "የምንሠራባቸውን መሣርያዎች በነፃ ማግኘት ሲገባን እንድንዘዛ