

አቪዬሽን በኢትዮጵያ

ዕውቀት፣ ጥበብ፣ ጥረትና ዕድገት

በካፕ-ቴን መከ-ንን

1995

ማውጫ

መቅደም.....9

የአዲሱ ስርዓት አጠቃላይ.....18

የጥንቶች አየር መንገድ.....21

ክፍል 1

የመጀመሪያዎቹ አይርፕላኖች.....24

የጽንክር አይርፕላን.....32

ወደ ኢትዮጵያ የመጡ ጎብኝዎች.....35

የመጀመሪያው የበረራ ት/ቤት.....38

የመጀመሪያው የቤት ፓይሎቶች.....43

አፍሪካ አሜሪካዊ ሀብርት ፋውንደሽን.....46

ቢች ክራፍት ቢ-17 ኤል.....50

ኢትዮጵያ-1.....52

ፎክ 70/3 ሞተር.....54

አፍሪካ አሜሪካዊ ጆንሲ ሮቢንሰን.....56

ቦን ሮቢን ማናቸው?.....60

ግሬር አይርፕላን.....65

ቢ-17 አይርፕላን.....69

የቤተ መንግሥት ጥሪ.....75

ግሬር ብቻዋን አመለካከት.....76

የአውሮፕላንአደጋ.....76

የፓራቩትዝላይ.....78

የአረፍት ጊዜ አስፈጻሚ.....82

አስመራ ምደባ.....85

ደንበኞች ስልጣን 93

ሰዊዝ ካፍል 96

የአሜሪካ ለርዳታ 101

ወደ ደት ሽግግር 105

የቦረካ ክፍሎች ተከታታይ እድገት 110

የኮንጎ ዘመቻ 115

የሳንዲ ሮድ ቦረካ ሥልጣን 118

ወደ ሱፐር ሶኒክ ሽግግር 123

ታላቁ ትርጉም 126

የጌ. ሂ. የሄሊኮፕተር አደጋ 129

የመገናኛ ለገልግሎት 131

የ1969 የሰማሌ ጦርነት 143

አየር ኃይልና አየር መንገድ 150

ክፍል 2

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አመሠራረት 152

ሱልጣን አየር መንገድ 163

የኢትዮጵያ አየር መንገድ መገናኛ 164

የጅቡቲ አየር መንገድ 165

የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር አማካሪ 167

ካይሮ ላይ የነበረው የጥገና ወጪ 169

አስተናጋጆችና መስተገንገሎች 174

የአየር ኃይል አብራሪዎች ወደ አየር መንገድ መዛወር 179

የቲ.ደ.ብ.አ.ኤ ኮንትራት 185

ዲ.ሲ.-33 እንዲተካ የታሰበው አይርፕላን 197

በቅሎ ወይስ አይርፕላን 199

የአስተዳደር አይርፕላን 200

ምርጫ ተከላኪዎች ወደ አሜሪካ መላክ 203

የጥገና! የማይሻ! የቦረካ ሱዳን-ኮንትራት ስቃይ

ገብረት ማደራጃ ክፍል 207

በአፍሪካ ተወዳዳሪ የሌለው ሞተር ማይሻ 208

የሽያጭና የጣቢያ ሠራተኞች በውጭ ሀገር ውክልና 208

የዋናው ሥራ አስኪያጅ ዲሲፕሊን አርምታዎች 215

የፓይሎቶች የትምህርትና የእድገት ፕሮግራም 222

የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ የአየር መንገድ ካፕቲን 224

የሲቪል ፓይሎት ሥልጣን 225

የአየር መንገድ ት/ቤት 229

የቴክኒክ ት/ቤት 229

ፓይሎት ሥልጣን 230

የአስተዳደር ትምህርት 231

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች የሥራ ማቆም አድማ 235

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሠራተኞች ማኅበር 237

ዲ.ሲ.-60 አይርፕላን 239

አየር መንገድ ወደ ደት ተሸጋገረ 251

የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደር 258

የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማኅበር መቋቋም 265

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ክሊኒክ 273

የመገናኛ የኢትዮጵያ አየር መንገድ 274

የቦረካ መሥመሮች 279

ኢትዮጵያውያን አየር መንገዱን በኃላፊነት ሲመሩ 283

የውጭ አገር ፓይሎቶች በመቀጠራቸው የተነሣ ውዝግብ 285

ሌሎች አዋር መንገዶች የተሰጠ ድጋፍ.....287

የአፍሪካ አዋር መንገዶች ማገበር.....293

ክፍል 3 ሲቪል አቪዬሽን

የአይርፕላን ምሕንድስና ት/ቤት.....296

ከአሜሪካ የተገኘ የቴክኒክ እርዳታ.....298

ዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽንና አባል አገሮች ያላቸው ግንኙነት.....303

አስተዳደር.....305

የአፍሪካ አቅጣጫ የሚያሳዩ የራዲዮ አገልግሎቶች አለመሟላት.....313

የበረራ ደህንነት.....318

የአዋር ትራፊክ መቆጣጠሪያ.....319

በኢትዮጵያ አካባቢ ያሉት አገሮች የአዋር ትራፊክ.....320

ፊልጎ የማንገትና የማዳን አገልግሎት.....322

በኢትዮጵያ አዋር መንገዶች ላይ የተፈጸሙ ጠለፋዎች.....324

ካፕቴን ለም ኢ.ተው ያጋጠማቸው ጠለፋ.....328

ምርመራው እንዲቀጥል ያልተፈለገው የአይርፕላን አደጋ.....332

ከኤሌል.ኤፍ የተወሰደው እርምጃ.....335

በአዋር ላይ ለሚፈጸም ወንጀል የወጣው የቶክዮ ውል.....337

የዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዬሽን ድርጅት ጥረት.....339

የዓለም አቀፍ የአዋር መንገዶች ማገበር ውጤት.....340

የዓለም አቀፍ የአዋር መንገድ ፓይሎቶች ማገበር ጥረት.....341

በኢትዮጵያ የሲቪል አነስተኛ አይርፕላኖች ምዝገባ.....342

የግርጌ ማስታወሻዎች.....348

አባሪዎች.....359

ዋቢ መጻሕፍትና መጽሔቶች.....371

መቅደም

ይህ መጽሐፍ የብዙ ነባር የአቪዬሽን ሰዎችን ትብብር በማግኘት ቀደም ሲል የተሰባሰቡ ማስታወሻዎች አካቷል። ከዚህ ቀዳ አስተሳሰብ በተገኘው ውጤት ላይ ተመስርቶ፤ በሀገርና በውጭ ከሚገኙ አቢያተ መጻሕፍት ወመዘክር ነባራዊ ሁኔታዎችን አሰባሰቦ፤ ለማቅረብ ብዙ ጊዜ ፈጅቷል። የዚህ መጽሐፍ ዓላማ፣ ከታሪክ በመነሳት "አቪዬሽን በኢትዮጵያ" አሁን ከአለበት ደረጃ ለመድረስ ከምን እንደተጀመረ አዲሱ ትውልድ መርምሮ ለሚቀጥለው ግንባታ ኃላፊነት እንዳለበት ለማሳወቅና ወደፊት የሚቀጥለውን የዕድገት ችግር ተቀብሎ በነበረው የአውቆ ማሳወቅ ጥረት ልምድ እንዲቀጥልና የአፍሪካ አቪዬሽን ግዕዝነታችንንም በየጊዜው በተሻሻለ የትምህርት ዘዴና ርቀት እንዲራመድ አሁኑኑ ትኩረት እንዲሰጠው ለማሳለብ ነው።

በታሪኩ ላይ በተመከቱት ዘመናት ኢትዮጵያውያን ኃላፊነትን ከውጭ ሀገር አሠልጣኞች ለመውሰድ ከበላይ ሹማምንት ጋር ያሳለፉት ውጣ ውረድ፣ ያደረጉት ተጋድሎና የነበራቸው ጠንካራ አቋም፣ ምን ጊዜም የማይዘነጋና በትውልድ የሚዘክር ነው። በአቪዬሽን መስክ ብቻ ሳይሆን በሌሎችም ቴክኒክ ነክ በሆኑት ድርጅቶች ውስጥ ይገኙ የነበሩት ኢትዮጵያውያን (እንደነ ቴሌሚኒኬሽንና አውራ ጎዳና) እንደሚያስታውሱት፤ ከሰለጠነው ዓለም ኢትዮጵያውያንን ለማስተማር ከሰለጠነው ዓለም የአንድ አገር ተወላጆች በብዛት መጥተው ከሚመራቸው ድርጅቶች የሥራውን ኃላፊነት ለውሰድ የነበረው ጥረት ተመሳሳይነት አለው። ስለሆነም አነሱም በየክፍላቸው ታሪካቸውን ለአዲሱ ትውልድ ቢያስተላልፉት ይጠቅመዋልና ለረጅም ዓመታት ያገለገሉ ባለሙያዎች ሰዕራቸውን ሊያነሱ ይገባል።

ከ1975ው ክፍለ ዘመን በፊት የኢትዮጵያ ጠረፍ ቀይ ባሕርና የሕንድ ውቅያኖስ ነበር። ጥንታዊት ኢትዮጵያ የምትታወቀው ከግብጽ ደቡብ እየተሰለፈ

አቪዩቫን በኢትዮጵያ

አንደኛው የአገልግሎት የአረፍት ቦታ ተቆይ አንደኛውም የሆነው ስለኢትዮጵያው ገንዘብ ሚኒስቴር ለተጠቃሚ ታሪክ ተገልጿል። የዚህችን ስራ አገር ፍላጎት ለማሟላት የሚጠበቅ ድርጅት ሐርዶቱ፣ ግላዎ፣ አገረላ፣ ሌድ፣ ታዲያ፣ ዘይታና ድርጅትን በመጠቀም ላት ያለ የባሕር ትራንስፖርት ተሳትፎ እንደነበራት ይታወቃል።

በየብስ ትራንስፖርት ጭነት ለማስቀደም የሚጠበቅ ሚኒስቴር አገር ውስጥ ከመገባታቸው በፊት ለጋራ ክብትና ገንዘብ ለማስገደድ ለአገር ረደፍ ገዢ እያደረጉ፣ የኑቢያን ስራ ለደርጅቱ፣ ወደ አሌክሳንደሪያና ትርስት ሀገር እያረጋገጡ የሌላ ክርክርና ወደ መካከል መሄድ የተገኙ ሙሽሊዎችን ሊትዮጵያውያን ለመቆየት ናቸው። የውጭ ሽግግር የሚገባውና የሚከፈለው፣ ከሀገር ውስጥ ወደ ውጭ እንደወርቀው፣ ለም፣ የዘመን ጥርጣሬ ዝቅድ የመሳሰሉት በአጋሪቶችና በግብዓት ተቃራኒ የሚሉት፣ ለመልሱ ሽግግር ሽግግር የበረሀ አጥል ጫው ከጠረፍ እስከ ጠረፍ ይከፈላል የሚለው ለረደፍ የገር ገዢ እንደሚረዱ ይታወቃል። በኢትዮጵያ አቪዩቫን የተቋቋመውና የተሰፋፋው ከዚህ ዓይነት ገንዘብ ትራንስፖርት ጭነት ላይ ተገባታል።

ለመሆኑ የአቪዩቫን መስፋፋት ለምን አስፈለገ?

የኢትዮጵያ ታላቁ ራስ ደገን (ጻፈ) ተራራ ከባሕር ወለል በላይ ወደ 5,000 ሜትር የሚጠጋ ከፍታ አለው። ይህም ውስጥ ለተወሰኑ ወራት ሚቶ በበረሃ ይሸፈናል። ከአፍሪካ በከፍታው ሦስተኛው የሆነው ራስ ደገን ተራራ የሰሜን ተራራዎችን በማስቀደም ወደ ሰሜን ተከታይ ተከፋይ እስከ ጠረፍ አልፎ አልፎ ከፍተኛ ቦታዎችን ይሸፍናል። ከራስ ደገን ወደ ደቡብ የሚገኘው የተራራ ሰንሰለት በምሥራቅ ታላቁን የሰምጥ ሽለቆ እያዋሰነ (አስራአል/ ፍልስጥኤም) ውስጥ የሚገኘው "መት ባሕር" 425 ሜትር ከባሕር ወለል በታች ደምር እስከ ሞዛምቢክ 4830 ኪ/ሜ ርዝመት ያለው የዓለም ታላቁ ሰምጥ-ምድር እንደሆነ ሁሉ) በምዕራብ የሱዳን ቀላማ የሆነውን አገር አዋሳኝ እያደረገ በኢትዮጵያ ጋምቤላንና አካባቢ ወይም እስከ ደቡብ ኢትዮጵያ በአማካይ

በ2600ና በ1300 ሜትር ከፍታ መሐል ይገኛል። ይህ ለዓይን የማይለባቸው ወጣገብ የሆነው መሬት ልዩ ልዩ የአየር ባሕርያት አሉት። ደጋ፣ ወይና ደጋና ቀላ የሚገኙበት ትንንሽ እርሻና አረንጓዴ አዝርአት የተላበሰ ነው። የሀገሪቱን መሐል መሐሉን በስፋት ይዞ ከሰሜን እስከ ደቡብ ያለው ከፍተኛ መሬት በታላላቆቹ ወንዞች ተከታይ፣ ዓባይ፣ ዠማ፣ ከሰም፣ ጊቤና ዋቢ ተውቧል። እኒህ ወንዞች እየተምዘገዙ የሚያልፉባቸውን ሽለቆዎች እያሰጧው እስከ ማጂ ይቀጥላሉ። የሀገሪቱ መሀል ላይ በተመሳሳይ መልክ የተራራው ሰንሰለት ከምዕራብ ጠረፍ ወደ ምሥራቅ የባሌን ተራራ አልፎ፣ ከአርሲም አጣቀሰ እስከ ካራማራ ተራራ ይደርሳል። ከነዚህ ከፍተኛ ተራራዎች በሚወርደው ጎርፍ የሀገራችንን ለም አፈር እያንጓዘ ከባድ ጉዳትም ማድረሱ ሳይዘነጋ በዚህ ምክንያት የተፈጠሩት ጥልቅ ሽለቆዎች በልዩ ልዩ አዝርአት ማግኘታቸው የሀገራችን የውበቷ መለያ ሌላው መልካ ነው።

በኢትዮጵያ የሕዝብ ብዛት በየዓመቱ እያደገ ሄዶ በአፍሪካ በሕዝብ ቁጥር ከፍተኛ ከሆኑት አገሮች አንዷ ሆናለች። ከጥንት ጀምሮ አልፎ አልፎ ይከሰት የነበረውን የድርቅ ወራት መቋቋም ሳይቻላት እየቀረ ከመልካ ጋር የማይሄድ ለማን በመሆኗ ዓለም ላይ ካሉት አገሮች ከመጨረሻዎቹ ድሆች ተርታ ትገኛለች።

በ1940ዎቹ የውሃ ጋብት ልማት መሥሪያ ቤት እንደተቋቋመ የአቪዩቫን ውጤት የሆኑት ሄሊኮፕተሮች በከፍተኛ ወጪ ተገዝተው አንድ ቡድን በኢትዮጵያ አየር መንገድ ስር ተቋቋሞ በአሜሪካኖችና ኢትዮጵያውያን ባለሙያዎች የአባይ ሽለቆ ጥናት ተካሂዶ የተገኘው ውጤት በሥራ ላይ ምን ያህል ውሏል? ለዚህ ሃብት የጠፋበትና የተደከመበት ብቻ ሳይሆን ወንዙን ተከትሎ ዘወርዋራ ከሆኑት ቦታዎች ለመከተል አስቸጋሪ ስለነበሩ የብዙ ሰዎች ሕይወት አልፏል።

የኢትዮጵያ ተራራዎች ከውበታቸው ሌላ ታሪካቸውም አኩሪ ነው። በኢትዮጵያ ላይ በየጊዜው የተነሡትን ጠላቶቿን የሚያንበረከቱ ጋሻ መከታ ሆነዋት ጀግኖች ልጆቿን አቅፈው የኖሩት ተራራዎቿ ናቸው።

ለዚህም የመቅደሳ ተራራ ዋናው ምስክር ነው። መቅደሳ የገናው ተዎድሮስ "እጅን አልሰጥም" ብሎ በጀግንነት መስዋዕት የሆነበት ተራራ ነው። ከዚህም በቀር ኢትዮጵያ ለአምላካ ቀናተኛ በመሆኗ "ለእግዚአብሔር አምላካ አጃቿን የምትዘረጋባቸው" እናት ልጆቿን በአንቀልባ እገባ እንደምትገባባቸው ሁሉ የኢትዮጵያ ተራሮችም አገር በጠላት በተወረረች ጊዜ በጠብመንጃቸው ብቻ የሚተማመኑ፣ የዱር ፍራፍሬ ስንቃቸው፣ ተራሮችም ጋሹ መቅታቸው ለአደረጉት ለአርበኞቻችን መጠለያ ሆነው አገልግለዋል።

በአርቶዶክስ ተዋህዶ ሃይማኖት አማንያን ለሆነው፣ በመንፈሳዊ ሕይወታችን በርካታ ትውፊትና ዕሴት የያዙልን ተራራዎቻችን አያሌ ገዳማትን በጀርባቸው አዝለው ለታሪካዊ ቅርሶቻችንና ለታሪክ ጥበቃ ዋና መሣሪያ ሆነዋል። ለዚህም እንደ ምሳሌነት የምንጠቅሳቸው ከተራራ ላይ የተሠሩ ገዳማትና አድባራት፣ ዝቋላ፣ ምድረ ከብድ፣ አሰቦት፣ ደብረ ክርቤ (ግሽን)፣ ደብረ ዳሞና ሌሎችም ይገኙበታል።

የዝቋላ ተራራ የጻድቁ አቡነ ገብረ መንፈስ ቅዱስ (አቡዬ) ገዳም የተገደመበት ተራራ ነው። የተራራው ጫፍ ዙሪያው በደን የተከበበ ሆኖ በመሐሉ ሀይቅ አለ። የዚህ ተራራ ውበት እጅግ አስደናቂ ከመሆኑ የተነሣ፣ ለገብነው ሁሉ ትዝታው ለዘላለም የማይረሳ ነው። ምድረ ከብድ አቦ ከዚህ ቦታ በስተምዕራብ ሌላ ተራራ ላይ በጉራጌ ሀገር ይገኛል።

የአሰቦት (ደብረ ወገን) ተራራ በአናቱ ላይ በሺህ የሚቆጠሩ ቅዱሳን በእግዚአብሔር ፈቃድ ተሠውረው ለኢትዮጵያና ለዓለም ቀንና ሌሊት ባለማቋረጥ ሲጸልዩ የሚኖሩበት በሥላሴ ስም የተገደመ ታላቅና ዝነኛ ገዳም ያለበት ነው።

የደብረ ዳሞ ተራራ ምንም ሊወጣበት እንዳይችል ዙሪያው ገደል ሆኖ የተፈጠረ ሲሆን ይግረግጥሁ ብሎ ከአናቱ ላይ ግን የጻድቁ ቅዱስ አቡነ አረጋዊ ገዳም ተገድሞበት ይገኛል። ሰው የሚወጣውና የሚወርደው በገመድ በመጉተት ብቻ ነው።

የደብረ ክርቤ (የግሽን) ተራራ መስቀለኛ ሆኖ የተፈጠረ ተራራ ነው። ይህ ከታች ከመሠረቱ እስከ ላይ እናቱ በተለይ በአይርፕላን ቁልቁል ሲመለከቱት ወለል ብሎ ወጥ-መስቀል ሆኖ የተፈጠረው ተራራ፣ ጌታችን የተሰቀለበትን ግማደ-መስቀል በግምጃ ቤትነት እንዲያስጠብቅ «መስቀሌን በመስቀልኛ ቦታ አስቀምጥ» ብሎ የመመረጠ፣ ጌታ ንጉሡን አዝዞ እነሆ ግማደ-መስቀሉ በዚህ ተራራ ላይ ይገኛል።

የተራራዎች ራስ የሆነው የራስ ደይን ተራራ በአካባቢው ብርቅዬ የሆኑት በሌላው ዓለም የማይገኙት ዋልያ፣ ቀይ ቀበርና ሌሎችም እንሰላዎች የሚገኙ ብት ስለሆነ የውጭ አገር ኅብረቶች በመስገብነቱ ጭምር ይታወቃል። ዙሪያው በከፍተኛ ቦታዎች ብዙ ሕዝብ እንደሚኖርበት በአይርፕላን ከሚታዩት ብዙ መንደሮች ለመረዳት ይቻላል።

በልዩ ልዩ ምክንያት አብዛኛው የኢትዮጵያ ሕዝብ የሠፈረው በከፍተኛው ወጣ ገብ መሬት ላይ ነው። መጠነኛ የሕዝብ ቁጥር ባለበት አካባቢ ዓመቱን በሙሉ አስተማማኝ የሆነ በየአቅጣጫው የሚያገናኝ መንገድ ለመሥራት ከባድ ወጪ ይጠይቃል። ጥልቅ ሽለቆዎችም ብዙ ድልድዮች ያስፈልጓቸዋል። ወደ ተጠቀሱትና ሌሎች ሌሎችም ታሪካዊ ሥፍራዎች በየብስ በምቶት ተጉዞ ለመጎብኘት ረጅም ጎዳና መሥራት ይጠይቀናል።

ስለዚህ አስተማማኝ የሚሆነው የመገናኛ ዘዴ አነስተኛ ማረፊያዎችን በመሥራት በአይርፕላን መጓጓዣ ነው። ከጣልያን ወረራ በኋላ በኢትዮጵያ ወደ 57 ዓመት ዕድሜ ያስቆጠረው የአቪዬሽን ሥራ አንደ አጀማመሩ አልተራመደም። ዕድገቱም ካቆመ ብዙ ዘመናት አልፏል። ለመውደቅም የተንገዳገደባቸው ጊዜያት ነበሩ። መጀመሪያ ትልቁ የአቪዬሽን ማዕከል፣ አየር መንገድ ያልወደቀበት ምክንያት መሠረቱ ጸኑ በመሆኑና በአሁኑ ጊዜ አፍሪካን ከሌላ አህጉራት በማገናኘት በኩል የሚሰጣው አገልግሎት አፍሪካውያንን ብቻ ሳይሆን ከአፍሪካ ወደ ሌላ አህጉራት ከሌሎችም አቅጣጫ ወደ አፍሪካ

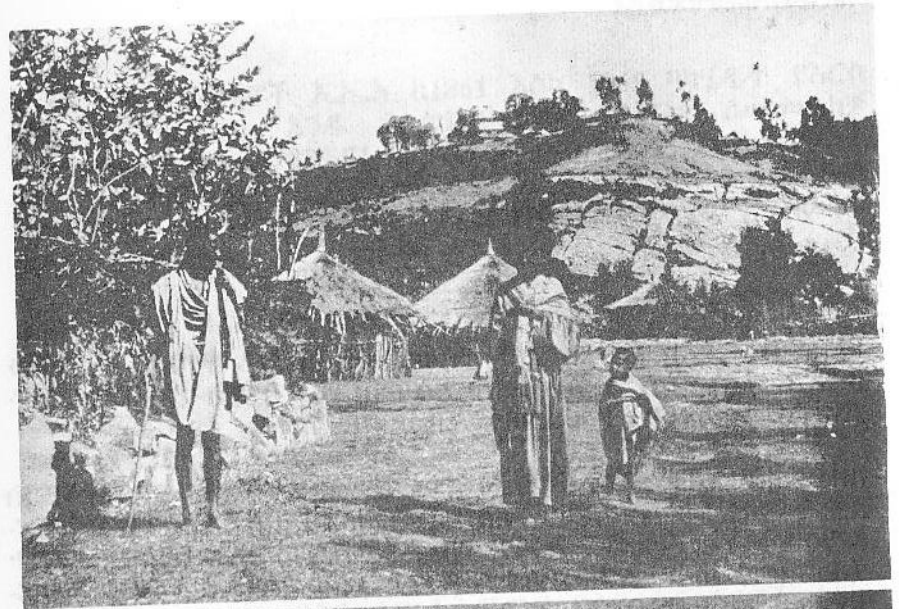
የሚበሩት የልዩ ልዩ አገር ተወላጆች ደንበኞቹ የሚተማመኑበት አዩር መንገድ በመሆኑ ነው።

በዓለም ያሉት ብዙዎቹ የዛሬዎቹ ታላላቅ አዩር መንገዶች የኢትዮጵያ አዩር መንገድን ያህል የሥራ ዘመን አላስቆጠሩም። ታላላቅ የሚባሉት የአውሮፓና የመካከለኛው ምሥራቅ አገሮች አዩር መንገዳቸውን የጀመሩት እንደ ኢትዮጵያ አዩር መንገድ ከሁለተኛው ዓለም ጦርነት በኋላ በተረፉት ዲ.ሲ-3 ወይም ሲ-47 በተባሉት የወታደር ማመላለሻ በነበሩት አይርፕላኖች ሲሆን ለአስተዳደርና ለመስመር መብረር እንዲሁም ሠራተኞቻቸውን ለማሠልጠን የተጠቀሙት እሜሪካኖችን ወይም እንግሊዞችን በመቆጠር እንደነበር የታሪክ መዛግብት ያስረዳሉ። ደረጃ በደረጃ የገዛናቸው አይርፕላኖች የትልልቆች አዩር መንገዶች መስመር የተከተሉ ነበሩ። የአጀማመር ታሪካችንም ተመሳሳይ ነው።

በኢትዮጵያ የአቪዩሽን ሥራ እያሸቆለቆለ ሲመጣ ከጣሊያን ወረራ በፊት አነስተኛ አይርፕላን ለመፈብረክ የጀመርነው ዕቅድ ተቋረጠ። እንደገና በቅርብ ዘመን "እሽት" የምትባል አነስተኛ ለተባይ ማጥፊያ የምታገለግል ኢትዮጵያ ውስጥ ትገጣጠም የነበረችው አይርፕላን ሥራም ቆሟል። ከዚህ ቀደም ሆነ ውስጥ የነበሩን አገልግሎቶች የተመሰከሩትን እንደሆነ፤ ለሀገር ውስጥ በረራ ለኪራይ የተዘጋጁ በየይነቱ ትናንሽ አይርፕላኖች በግለሰቦች ንብረት የሆኑ አነስተኛ አይርፕላኖች ነበሩ። ከዚህም በቀር የፖሊስ አቪዩሽን፣ የአርሜኒያ አቪዩሽን፣ የሰብል ተባይና አገጣጣ መከላከያ ድርጅቶችም ከእርሻ ወደ እርሻ እየተዘዋወሩ የሚሠሩባቸው አይርፕላኖች እንደነበሩ ይታወሳል። የመጀመሪያው አዩር ጣር ወደ ኢትዮጵያ እንዲገባ አስፈላጊ የሆነበት አንዱ ምክንያት "አገጣጠን ለመከላከል" እንደነበር በ1921 ዓ.ም. የወጣው ብርሃንና ሰጠም ጋዜጣ አስታውቋል። እነዚህ ሁሉ ተቋማት ተዘግተው በአቪዩሽን የሠልጠኑ ሰዎች ሥራአጥ ሆነው፤ አቀነባብሮ ውጤት የሚያመጣ ሰው ጠፍቷል።

ከላይ የተጠቀሱት ትንንሽ ድርጅቶች የሚሸሉት በሂደት ስለሆነ፤ እንደዚህ ደብዳቤው ሙሉ ለሙሉ ሳይጠፋ በትንሹም ቢሆን ተቋሞቹ እየሠሩ ቢቆዩ ኖር በተፈለገበት ጊዜ ከአዲስ ጅምርነት ያደጉን ነበረ። ትንንሹቹ አይርፕላኖችና አብራሪዎቻቸው ለትላልቁ አይርፕላኖች ትምህርት ቤቶች ናቸው። በአሁኑ ጊዜ ለመጀመሪያ በረራ ትምህርት ቤት የአስተማሪዎች አጥረት አለ፤ ለወደፊትም ይኖራል። ምክንያቱም ከላይ የተጠቀሱት የመለማመጃ መስኮች ተዘግተዋል። አስተማሪዎች እንደ መስመር በራሪዎች በ60 ዓመት የዕድሜ ጣሪያ ሕግ ወደ ጠረቃ ተገልገዋል። በሌሎች ሀገራት የጤንነት ሁኔታቸው ከተስተካከለ እስከ 65 ዓመት ዕድሜ ያስተምራሉ። በአሁኑ ጊዜ የአሜሪካ መንግሥት ለትራንስፖርት ፓይሎት እስከ 61 ዓመት ተኩል ፈቅዷል። በሌላ በኩል በአፍሪካ አህጉርና በሙሉም ቢሆን እንደዚህ ፈጠን ያሉት የትራንስፖርት አገልግሎቶች ሲቀነሱ የኑር ደረጃን ለማሸሸል የሚደረገውን ጥረት የሥራ ጊዜን ከመቆጠብ አንጻር ይቃረኑታል። በየአትሞራው ሕዝቡ ለልማት ያለውን ፍላጎት ለመርዳትና ለገንዘብ ቀልጣፋ ላይ የመገናኛ፣ የፖስታና የመንግሥት አስተዳደር አገልግሎትን ጨምሮ የገንጠብ ረጅም የሆነውን ድንበርም ከዳር እስከ ዳር ጸጥታውን ለማስከበር ይኢትዮጵያ የአቪዩሽን መዘፋፋት አስፈላጊነቱ እየጠያይቅም።

የልዩ ልዩ ልዩነት አይርች አዩር ጋይል አዛዦችና የአዩር መንገድ መሪዎች በአቪዩሽን መብቅ ወጣቶቻቸው አንዲሠልጡ ወደ ኢትዮጵያ አዩር ጋይልና አዩር መንገድ ጭንቄው እየላኩ (ሱዳን፣ ኪንያ፣ ታንዛንያ፣ ኡጋንዳ፣ ዛምቢያ፣ ጢንጫኒካ፣ ኖሚቢያ፣ ናይጄሪያና ደቡብ አፍሪካ) ወጣቶቻቸው ከሠላጠኑ በኋላ ወደ ሀገራቸው ተመልሰው ከፍተኛ ሥልጣን ያዘው እስከ አዩር ጋይል አዛዦችነትና የሀገራቸው የሰብል እቪዩሽን አስተዳዳሪነት የደረሱት ብዙዎች ናቸው። አሁንም እየሩ መንገዱ የውጭ ተማሪዎች እየሠላጠነ ነው። አልፎ አልፎ ለኢትዮጵያ አዩር መንገድ አስተዳዳሪዎች ጭንቄው ከአብዛኛዎቹ የአፍሪካ አምባሳደሮች ይቀርብ የነበረው ጥያቄ፤ «ኢትዮጵያ ውስጥ አቪዩሽን የዳበረበት ምንጫሩ ምንድነው?» የሚል ነው። የኢትዮጵያ አቪዩሽን ታሪክ ከጅምር በመነሣት የተደረገውን ክንውን ከዘዘ በጥቂቱ ለማቅረብ ጠቢቁ መጽሐፍ ለማቅረብ ተሞክሯል።



ከዚህ ዓይነት ኑሮ ወጥተን አይርጥን ጠግነናል አብራሪዎችም ሆነናል

የአቪዬሽን አጀማመር

የአቪዬሽን ታሪክ የሚጀምረው የሰው ልጅ በሰማይ የሚበፍ አእዋናን በማየት «እነሰ ለምን ለመብረር አልሞክርም» በሚል ኃሳብ ተነሳሰቶ ልዩ ልዩ ሙከራዎችን ካደረገበት ጊዜ ጀምሮ ነው።

ከዚህ ሁሉ አስቀድሞ አርቲስት፣ የሙዚቃ ሰው፣ መሐንዲስና የሳይንስ ሊቅ የነበሩት ሌዎናርዶ ዳቪንቺ (1452-1519) የአዕዋናን በረራ በማጥናት የመጀመሪያን ስዕላዊ የበረራ መኪና ሰዓሊም ከአስተዋወቁበት ጊዜ ጀምሮ በልዩ ልዩ ዓይነት ዘዴዎች የሰው ልጅ ለመብረር ሙከራ ያደረገው (ከታሪክ እንደምንረዳው) ከአውሮፓውያን አቆጣጠር ከአሥራ ሰባተኛው መቶ ዓመት ጀምሮ ነው። በአየር ላይ ለመንሳፈፍ ብዙ ዓይነት ሙከራዎች ተካሂደዋል። የመጀመሪያው አየር ላይ በረራ ወይም መንሳፈፍ የተደረገው የፈረንሳይ ተወላጆች የሆኑ ሞንጎልፍዩ (Montgolfier) ወንድማማቾች በሚባሉት የአንድ ወረቀት ፋብሪካ ባለቤት ልጆች ሲሆን፣ እነርሱም ሃሳቡ የተከሰተላቸው ከዕለታት አንድ ቀን ሙቅ አየር በወረቀት ከረጢት ውስጥ ሞልተው ክብደት አስይዘው ሲለቁት ወደ ሰማይ በቀላሉ ሲወጣ ካዩ በኋላ ነው።

ከዚያም ሃይድሮጅን ጋዝ ቀላል መሆኑ ወዲያውኑ ታውቆ ስለነበር ሙቅ አየር በርሱ ተለውጦ እ.ኤ.አ በታህሳስ ወር 1783 ዓ.ም ቻርልስና ሮበርት (J.A.C CHARLES & M.N. ROBERT) የሚባሉ የፈረንሳይ ሃይንቲስቶች ትልልቅ ፊኛዎች (ባሉኛቸውን) በሃይድሮጅን ጋዝ ሞልተው የመጀመሪያውን የሃይድሮጅን ባሉን በረራ ፈጸሙ። ለመጀመሪያ ጊዜ አሁንም በፈረንሳይ ስንድ የባሉን ኮር በ1789 ዓ.ም ተቋቁሞ ከአምስት ዓመት በኋላ በተፈጸመ የፍለርስ (FLEURUS) ጦርነት ተብሎ በሚታወቅ ውጊያ ላይ ከአየር የጠላትን ቦታ ለመመልከቻ አገልግሏል። ኋላም ጥበቡ እየተራቀቀ ሄዶ በ1849 ዓ.ም አውስትሪያና ቬኔስ ባደረጉት ጦርነት አውስትሪያኖች በሰው የማይመራ ባሉን ሰደው ሰምብ በመባል የመጀመሪያውን የአየር ውጊያ ማከናወናቸውን ታሪክ ይነግረናል።

እንደዚሁም አሜሪካኖች እ.ኤ.አ ከ1861 እስከ 1865 ባካሄዱት የእርስ በርስ ጦርነት ጊዜ አንዱ የሌላውን የጦር ንቅናቄ ለመመልከቻ ተጠቅመውበታል። ከ1870-71 በተካሄደው በፈረንሳይና ፕራሽያ ጦርነት (FRANCO-PRUSSIAN) ጦርነት ጊዜ 70 የሚሆኑ ባሉኖች ሰው ለማንሸያና ደብዳቤ ለማመላለሻ አገልግሎት መዋላቸውን አሁንም ከታሪክ እናገኛለን።

ይህም የባሉን በረራ ጥበብ እንደገና እየተሻሻለ ሄዶ በሰው በሚመራና በሞተርም ኃይል በሚነዳ «AIR SHIP» እየተባለ በሚጠራ መሣሪያ ተለውጦ ለመጀመሪያ ጊዜ በሰው ቁጥጥር ሥር ከአንድ ቦታ ወደ ሌላ እሚፈለግ ቦታ ለመጓጓዣ ተጠቅመውበታል። ለምሳሌ፣ እ.ኤ.አ መስከረም 24 ቀን 1852 ዓ.ም ፈረንሳዊው ሔነሪ ጊፊር (HENRI GIFFER) እና ከዛም በ1884 በቻርልስ ሬናርድ (CHARLES RENARD) አክራብ (AC KREBS) የሚባሉ የፈረንሳይ የምድር ጦር አባሎች ያደረጉትን በረራ ለመጥቀስ ይቻላል።

ምርምሩና ሙከራው በልዩ ልዩ አቅጣጫና በልዩ ልዩ አገሮች ቀጥሎ የመጀመሪያው የአውሮፕላን በረራ የተደረገውና የአውሮፕላንንም ልደት ያበሰረው እ.ኤ.አ በ1903 ዓ.ም ታህሳስ 17 ቀን ኪቲ ካት "KITTY HAWK" በሚባል ሥፍራ የታወቁት የራይት ወንድማማቾች ያደረጉት በረራ ነው። እነዚህ ሰዎች ቀደም ብለው በሠሩት ሞተር የሌለው ተንሳፋፊ (GLIDER) ዓይነት አይሮፕላን ላይ የ12 ፈረስ ጉልበት ያለው ሞተር በመግጠም ሁለት በረራዎች ሲያደርጉ አንደኛው ለ12 ሴኮንድ፣ ቀጥሎ ያለው ለ59 ሴኮንድ በረራው በጠቅላላውም 860 ሜትር የሚሆን ርቀት አቋርጠው አረፉ።

በመጀመርያው የዓለም ጦርነት (እ.ኤ.አ. 1914-1918) የነኦርቪል ራይት (ORVILLE WRIGHT) ፈጠራ በበረረች በ12 ዓመቷ ደንበኛው የአየር ጦርነት በተዋጊዎች መካከል መካሄዱን እንረዳለን። ቀጥሎም በሁለተኛው የዓለም ጦርነት ጊዜ መጀመሪያ በእንግሊዝና በጀርመን መካከል በተደረገው የአየር ላይ ጦርነት "THE BATTLE OF BRITAIN" ተብሎ በሚታወቀው ጦርነት የእንግሊዝ አየር ኃይል ለተከተለው ድል ዓይነተኛ ምክንያት መሆኑና ተከታትሎም መጀመሪያ ጃፓኖች በፐርላ ወደብ (PEARL HARBOUR) በአሜሪካኖች ላይ ያደረሱት ጉዳት ከዛም አሜሪካኖች በተራቸው በሁለቱ የጃፓን ከተማዎች በሄርሽማና በናጋሳኪ የጣሊያው የአውቶሚክ ስምቦች በ20ኛው ዘመን ለሚፈጸም ማንኛውም ጦርነት የአየር ኃይል መኖር አስፈላጊነት ዓይነተኛ ምስክር ሆኑ። አስፈላጊነት ብቻ ሳይሆን ያህ. አየር የበላይነት ምንም ዓይነት ጦርነት

ለማሸነፍ አለመቻሉ በትንሹም በትልቁም በተራመዱም ባልተራመዱም አገሮች እእምሮ ውስጥ ከምንጊዜም ይልቅ ጎልቶ ታየ።

በየጊዜውም የሚሠሩት አውሮፕላኖች በፍጥነታቸው፣ በሚያቋርጡት ርቀት፣ በሚጭኑት መሣሪያ እየላቁና እየተራራቁ ሄደው በመጀመሪያው የዓለም ጦርነት የነበሩት አውሮፕላኖች ከ500 ኪ.ሜ በላይ ርቀት፣ ከ500 ኪሎ ግራም በላይ መሣሪያ፣ ከ250 ኪ.ሜ በሰዓት በላይ ፍጥነት ያልነበራቸው ሲሆኑ በሁለተኛው የዓለም ጦርነት ግን ከ6500 ኪ.ሜ በላይ አቋርጠው የሚሄዱ ከ10,000 ኪሎ ግራም የማያንስ መሣሪያ የሚጭኑና ከ500-800 ኪ.ሜ በሰዓት የሚጓዙ ሆነው ተሠሩ። ከሁለተኛው የዓለም ጦርነት ማለቂያ አንስቶ እስካሁን አለንበት ጊዜ ደግሞ ማለትም የመጀመሪያው በረራ በተደረገ በ77 ዓመት የሚጭኑት መሣሪያ በቶን የሚቆጠር፣ ለሚያቋርጡት ርቀት ወሰን የሌላቸው፣ (አየር ላይ ነዳጅ በመሙላት) ፍጥነታቸው ከድምጽ ፍጥነት በሦስት እጅ የሚበልጡ ሆነው የሚሳ ይል አየር ላየር ውግያ (በ1991/2003 ዓ.ም. የአረብ ባሕረ ሰላጤን ጦርነት በቴሌቭዥን እንደተመለከትነው) በሬዲዮ የሚመሩ መሣሪያዎች የአንደኛው ወገን የሌላውን ከኢላማው ሳይደርስ ለማጨናገፍ የተደረጉት ሙከራዎች ይገኛሉ።

ይህ ብቻ ሳይሆን ባለፉት መቶ ዓመታት የዓለም የአቭዬሽን ሳይንስ ርምጃ መሪዎቻቸው በሰጧቸው አቅጣጫና ዓላማ የሳይንስ ሰዎች 370,000 ኪ.ሜ ያህል ተጉዞ የሰውን ልጅ ጨረቃ ላይ ለማሳረፍና ወደ ሌሎችም ፕላኔቶች መንኰራኩር ለመላክ ችለዋል። በተጨማሪም ጠፈር ላይ ከተዘጋጀው የምርምር ጣቢያ ሰውና የመገናኛ መንኰራኩር ማመላ ለስ የተለመደ ሆኗል።

የአቭዬሽን ቴክኖሎጂ ርምጃ ይህ ሲሆን አገራችን እንዴት እንደገባ፣ በመጠኑም ምን ያህል እንዳደገ ከዚህ ቀጥላን እንመለከታለን።

የጥንቶቹ አየር መንገዶች

የአየር መንገድ ሥራ ከተጀመረበት ጊዜ አንስቶ ሳያቋርጡ ለመንገደኛ አገልግሎት በመስጠት ላይ የሚገኙ አየር መንገዶች ሥራ የጀመሩበት ዘመን (አ.ኤ.አ.)

1. ኬ. ኤል. ኤም 17 ሜይ 1920
2. አቪዮን 19 ሴፕቴምበር 1921
3. ኪንታስ 2 ኖቬምበር 1922
4. ኤሮፍሎት 15 ጁላይ 1923
5. ሲ. ኤስ. ኤ 28 አክቶበር 1923 በሁለተኛው ዓለም ጦርነት ተቋርጦ (1939-45) እንደገና የጀመረ
6. ፊን ኤይር 20 ማርች 1924 በጦርነቱ ተቋርጦ በ1945 የጀመረ
7. ሳቢና 1 ኤፕሪል 1924
8. አቪዬሽን ወደ ኢትዮጵያ የገባው 18 ኦገስት 1929 ነሐሴ 12 ቀን 1921 ዓ. ም. በ1996 ዓ. ም. በ75ኛው ዓመት ክብረ በዓል «የአቪዬሽን ቀን» ተብሎ እንደሚከበር ተስፋ አደርጋለሁ።



የኢትዮጵያ አሲዬሽን አዛዥ ግርማዊ ተዳሚዬ አዲስ ደይሰ ሥላሴ

ክፍል 1

አየር ኃይል

የመጀመሪያዎቹ አይሮፕላኖች

በኢትዮጵያ አቢይቸን የተጀመረው ንጉሥ ተፈሪ ከገዛቸው ሦስት የፈረንሳይ ሥራት ፖቴዝ አይሮፕላኖች አንደኛውን ሙሴ አንድሬ ማዩ (Andrie Mallet) ከጁቡቲ እየበረሩ ገፈርሳ ባሳረፉበት ቀን ነው። እኚህ ሰው በፈረንሳይ መንግሥት ተመርጠው አቢይቸንን በኢትዮጵያ ለማስተዋወቅና ለአይሮፕላን ማረፊያ የሚሆን ሜዳ ለመምረጥ ቀደም ሲል አዲስ አበባ የደረሱት ግንቦት 21 ቀን 1921 ዓ. ም. ነበር። ሙሴ ማዩ በአንደኛው ዓለም ጦርነት በአይሮፕላን ተወገ. ፓይላት ሆነው ሠርተዋል።

ለአይሮፕላን ማረፊያ የሚሆን ሰፋ ያለ ተስማሚ ቦታ በአዲስ አበባና በአካባቢው ሲፈልጉ፣ በመጀመሪያ የተመለከቱት የፈረስ ሸርጥ መውዳ ደሪያ የነበረውን የአሁኑን ጃንሜዳ ነበረ። ይህ ሜዳ ለአይሮፕላን ማረፊያ በቂ መስሎ ስላልታያቸው ከከተማ ወጣ ብሎ በአምቦ መንገድ 18 ኪ/ሜ ላይ በተለምዶ ስጋ ሜዳ እየተባለ የሚጠራውን ይመርጡና የማስተካከልና የጥርጊያው ሥራ ወዲያው ይጀመራል።፡፡23

እንግሊዞች ጣሊያኖችንና ፈረንሳዮችን በማስተባበር፣ አይሮፕላኖቹ በመርከብ ጁቡቲ ከደረሱ በኋላ እንደጦር መሃሪያ ተቆጥረው የአካባቢውን የጸጥታ ሁኔታ ያናጋዋል በሚል ፍርሀት ወደ ኢትዮጵያ እንዳይገቡ ይታገዳሉ። ይህ ፖለቲካዊ አመለካከት፣ ፈረንሳዮች ጁቡቲ ወደብ ላይ ሊያደረጉ በሚችሉት የእገዳ ተጽእኖ አንድ የሰላም ወል ኢትዮጵያን እስከሚያስፈርሙ አይሮፕላኖቹ እንዳይቆዩ ተደረገ። በዚህ ጊዜ ከጀርመን ተገዝቶ ጁቡቲ የደረሰው ጃንከር አይሮፕላን ጭምር ይታገዳል።

የመጀመሪያው እቅድ የአይሮፕላኖቹ ክፍሎች በሳጥን አዲስ አበባ ድረስ መጥተው እንዲገጣጠሙ ነበር። ይሁን እንጂ የአይሮፕላኖቹ መምጣት በእገዳው ምክንያት ስለዘገየና ከድሬዳዋ እስከ አዲስ አበባ ባለው የባቡር ሀዲድ ላይ አንድ ድልድይ በከባድ የክረምት ዝናብ ስለተሰበረ፣ ከፈረንሳይ የመጡት ጁቡቲ ላይ እንዲገጣጠሙና ወደ አዲስ አበባ እንዳይሰሩ ተወሰነ።

የአይሮፕላኖቹ እገዳ ሐምሌ 11 ቀን ተነሥቶ ነሐሴ 12 ቀን 1921 ዓ. ም. የመጀመሪያው ፖቴዝ አይሮፕላን በካፕቴን ማዩ አብራራነት ከጁቡቲ ወደ አዲስ አበባ ተነሳ። አብረዋቸው መካኒኩ ሙሴ ፈርዲ

ናንድ ፒካፕርና (Ferdinand Picaper) እስራኤላዊው ሙሴ ማዘሉም (Mazloum) ነበሩ። ከጁቡቲ ተነስተው ወደ አቃቂ ሲቃረቡ ከባድ ዝናብ የያዘ ደመና ስላጋጠማቸው ቢሾፍቱ አካባቢ አርፈው የአየር ሁኔታው ሲሻሻል ተነስተው ስጋ ሜዳ አይሮፕላን ማረፊያ ከቀኑ ሰባት ሰዓት ከአስር ደቂቃ አረፉ። በአፊሴል የታወቀውና በኢትዮጵያ ለመጀመሪያ ጊዜ አውሮፕላን ያረፈው በዚህ ቀን ነው።

ንጉሥ ተፈሪ ከተዘጋጀው አይሮፕላን ማረፊያ ተገኝተው ለሦስት ቀናት ሙሉ ሲጠባበቅ ከነበረው ብዙ ሕዝብ ጋር አይሮፕላኑን ተቀበለ። የመጀመሪያው አይሮፕላን የገባበትን ቀን ለማስታወስ የአይሮፕላኑን ምስል ይዞ የታተመው ቴምብር ላይ የተጻፈው እገስት 16 ቀን መጀመሪያ ከታቀደው ሁለት ቀን ዘገይቶ የደረሰው ከላይ በተጠቀሰው የፖለቲካ ውዝግብ ምክንያት ነበር።

በአቀባበሉ በዓል ላይ፣ ንጉሥ ተፈሪ ለፓይላቱ የ60,000 ፍራንክ ቼክና ሁለተኛ ደረጃ የኢትዮጵያ የክብር ኩክብ ኒሻን፣ ለመካኒኩ፣ 30,000 ፍራንክና ሦስተኛ ደረጃ የክብር ኩክብ ኒሻን ሸለጧቸው። የፈረንሳይ ቆንስላ ሚኒስትሩና ሙሴ ዛሬሮ ለማስታወሻ ከንጉሡ የተሸለሙት በአንድ በኩል የንጉሡ በሌላው የአይሮፕላኑ ምስል የተቀረጸበት የወርቅ ሜዳልያ ነበረ። አይሮፕላኗ "ንስረ ተፈሪ" ተብላ ተሰየመች።

አይሮፕላን እየበረረ ወደ ኢትዮጵያ መጥቶ ያረፈው ነሐሴ 12 ቀን 1921 ዓ. ም. ይሁን እንጂ ቀደም ሲል ወደ ኢትዮጵያ ስለመጡት አይሮፕላኖች ሚስተር ቻርልስ ሬይ (C.F. Rey "Unconquered Abyssinia" London - 1932 pp 147) "በጦር ሜዳ ተሸንፋ የማታውቀው አቢሲኒያ" በሚል ርእስ በ1925 ዓ.ም. በጻፉት መጽሐፍ «አዲስ አበባ በነበርኩበት ጊዜ አንድ የፈረንሳይ ተወላጅ የሆኑ ነጋዴ (ሙሴ አቪል በያር) ሁለት ትልልቅ ሳጥኖች በካሚዮን አስመጥተው ጉምሩክ ለማስቀረጥ ያቀርባሉ። ከታሪፍ ማውጫ ዝርዝር ውስጥ እንዲህ ያለ መሃሪያ ስላልተገኘ ከሀገር እንዲወጡ ተደረገ። ማን እንዳዘዘ ግን አልገለጹም። ሳጥኖቹ የያዙት ያልተገጣጠሙ የአይሮፕላን ክፍሎች ነበሩ። ለብዙ ጊዜ ከመኪናው ሳይወርዱ ያለምንም ሽፋን ዝናብና ፀሐይ ይፈራረቅባቸው ነበረ» ብለዋል።

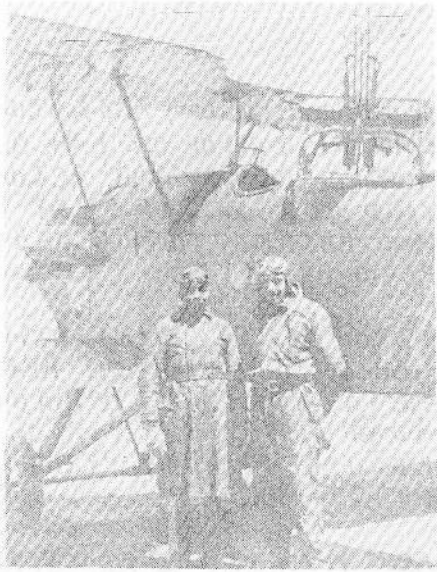
ሚስተር ባርትሌት የሚባሉ ሌላ ጸሐፊ የሚስተር ሬይን መጽሐፍ ጠቅሰው «በንግሥተ ሳባ ሀገር» በሚል ርእስ በጻፉት መጽሐፋቸው በአንድ የፈረንሳይ ነጋዴ ሁለት አይሮፕላኖች ወደ ኢትዮጵያ መግባት የተጻፈውን በማብራራት፣ ወደ ሀገር ውስጥ እንዳይገቡ የከለከሉት ፊታወራሪ ሀብተ ጊዮርጊስ መሆናቸውን በማረጋገጥ ጽፈዋል።

ፊታውራሪ ሀብተጊዮርጊስ በዲፕሎማሲና አስተዳደር አዋቂነታቸው የተነሳ «አባ መላ» የተባለ ቅጽል ስም የተሰጣቸውና የታወቁ የጦር መሪ ነበሩ። አባ መላ የአይሮፕላኑ ክፍሎች እንዳይገቡ የከለከሉት ለሃይማኖታቸው ቀናኢና ለሀገራቸው ተቆርቋሪ የነበሩት የዘመኑ የመንግሥት ባለስልጣኖችና አማካሪዎች አይሮፕላኑን «በሰማይ የሚ በር ሰይጣናዊ ነው» ብለው ምክር በመለገሳቸው እንደሆነ ይነግራል።

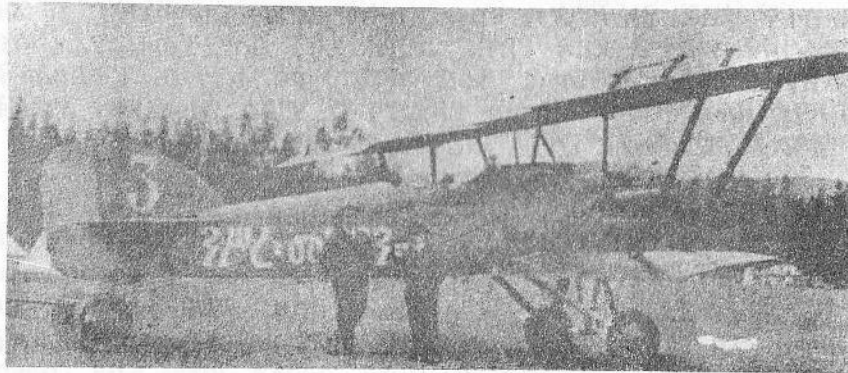
ከላይ የተጠቀሰውን ታሪክ የሚያውቁት አልጋ ወራሽና ባለሙሉ ሥልጣን እንደራሴ ራስ ተፈሪ መኩንን ወደ ኢትዮጵያ አይሮፕላን ከማስመጣታቸው በፊት የክብር ተከታዮቻቸውን አስከትለው በባቡር ወደ ጂቡቲ ሄዱ።

ከዚያም ኤደን የሚገኘው የእንግሊዝ መንግሥት አየር ኃይል ባቀረባት አነስተኛ አይሮፕላን ተሳፍረው ባሕር አቋርጠው ወደ ኤደን ለጉብኝት ሄደዋል። ይህንን ጉዞ ሲያደርጉ የክብር ተከታዮቻቸው በአይሮፕላኑ እንዳይሳፈሩ ያቀረቡላቸውን ምክር ሳይቀበሉ ቀርተዋል። ከዚህ ጉዞ በኋላ ወደ አውሮፓ ተጉዘው የተለያዩ ሀገሮችን ሲጎበኙ በየሀገሩ ዋና ከተማዎች ለክብራቸው በአይሮፕላን የአየር ላይ ሰልፍ ተደርጎላቸዋል።

ከዚህ ጉዞ በኋላ ከፈረንሳይና ከጀርመን አይሮፕላኖች እንዲገቡ አዘዙ። ይህ በአርአያነት ያሳዩት ቆራጥ ርምጃ በኢትዮጵያ የአቪዬሽን ታሪክ እንደምንመለከተው በየጊዜው ስለ አቪዬሽን እንቅስቃሴ ለአየር ኃይሉም ሆነ ለአየር መንገዱ ይሰጧቸው የነበሩት መሪ ቃላትና አመራር የኢትዮጵያ የአቪዬሽን አባት አድርጓቸዋል።



አሲዬሽን በኢትዮጵያ



ፖቲስ አይርፕላን

አሲዬሽን በኢትዮጵያ



ፊታውራሪ ሀብተገዮርጊስ ዲነግዶ

ከዚያም አደን የሚገኘው የእንግሊዝ መንግሥት አየር ኃይል ባቀረባት
 ለነበተኛ አይርፕላን ተሳፍረው ባሕር አቋርጠው ወደ አደን ለጉብኝት
 ዘመድ ይገኝ ጊዜ ሲያደርጉ ይኸው ለክፍሉ ተከተሎቹ የሆኑ ሰነዶችና

ጁቡቲ የቀሩትን ሁለቱን ፖቴዝ አይሮፕላኖች አንዲን ካፕቲን ማዬ፣ ሁለተኛውን ጀርመናዊው ካውንት ሼዝርግ አያበረሩ መስከረም 12 ቀን 1922 ዓ.ም. ወደ አዲስ አበባ አመጧቸው። ካውንት ሼዝርግ ከጀርመን ለተገዛው ጁንከር አይሮፕላን ፓይሎት ነበሩ።

መስከረም 16 ቀን በተከበረው የደመራ በዓል ላይ ንጉሥ ተፈሪ በተገኙበትና ብዙ ሕዝብ በተሰበሰበበት ሦስቱ አይሮፕላኖች በኢትዮጵያ አቢይቸን ታሪክ ለመጀመሪያ ጊዜ ልዩ ልዩ የበረራ ትርኢት አሳይተዋል። አይሮፕላኖቹ ከመጡ በኋላ በአራት ወራት ውስጥ ብዙ ጠቃሚ ሥራዎችም በመፈጸም ቀልጣፋ አገልግሎት ሰጥተዋል። መልእክት ወደ ክፍላተ ሀገር ከማድረጋቸው ሌላ ለጸጥታ ማስጠበቂያም ጠቅመዋል። በብርሃንና ሰላም ጋዜጣ የታገሡት 17 ቀን 1922 ዓ.ም. እትም እንደተጻፈው «አሁን ባለፈው ዓመት የራያና የዋጅራት የዙባልና የአውሳም አውራጃ ባላገሮች እርስ በርሳቸው እየተዋጉ መዘረፋቸውን.....» የሚለው የነበረውን ችግር ያሳያል። ይህን ለመመልከት የራስ ተፈሪ አጎት ደጃዝማች ወልደ ሥላሴ ታገሡት 2 ቀን 1922 ዓ.ም. ከአዲስ አበባ በአውሮፕላን ከጣቱ ሁለት ሰዓት ተነስተው ደሴ ይደርሳሉ። ታገሡት 9 ቀን ለመልሱ በረራ ከደሴ ከቀኑ በአራት ሰዓት ተነስተው ወደ 35 ሜትር ከፍታ እንደደረሱ የአይሮፕላኑ ሞተር ይጠፋል። አይሮፕላኑን ያበሩ የነበሩት ባሮን ቮን ኢንግል ከፊት ለፊት የሚገኝ ወንዝ ውስጥ ላለመግባት ቁጥጥር ሲያደርጉ አይሮፕላኑ አፋፋ ላይ ወድቆ ከመሬት ጋር ሲላተም፣ እግሩ ተሰባብረ። በዚህ ጊዜ ደጃዝማች ወልደ ሥላሴ ፊት ለፊታቸው ካለ ብረት ጋር ተጋጭተው ሕይወታቸው ወዲያው አለፈ። ይህ የአገራችን የመጀመሪያው የአይሮፕላን አደጋ ነው። (ወንበሩ ላይ በሚገኘው ቀበቶ የተቀሙ አይመስልም) ስለዚህ አደጋ አፈወርቅ ገብረኢየሱስ ዘብሐቴረ ዘጌ በብርሃንና ሰላም ጋዜጣ ላይ «ሞት ላትቀር መንገድ ትለውጣለች» በሚል ርእስ «ለሁሉም ነገር እንደ ኢትዮጵያ ላለ የምድር ባቡርና የቀና መንገድ በሌለበት አገር አፊዎፕላን መጠን የሌለው ትልቅ ጥቅም አለውና መንግሥታችን በጣም ቢተጋበት ይሻል ይመስለኛል። ብቻ አንድ ነገር ያስፈልጋል። አፊዎፕላን የሚነዱት ሰዎች ደመ በራድ የሆኑና የረጉ መጠጥ የማይታልላቸው በጣም መንጻፋት የለመዱ እንዲሆኑና የተመረጡ እንዲሆኑ የተገባ ነው። ከዚህ በላይ ብቻ ነው መጠንቀቅ» በማለት ጽፏል።

የመጀመሪያውን አይሮፕላን አያበረሩ ወደ ኢትዮጵያ ያመጡት ፓይሎት ሙሴ አንድሬ ማዬ በደጃዝማች ሙሉጌታና በራስ ጉግሳ መካከል አንቺም ላይ በተደረገው ጦርነት በኢትዮጵያ ለመጀመሪያ ጊዜ ከአየር በምብ በመጣል አንዲት ላም ገድሎ የፕሮፓጋንዳ ወረቀት በመበተኑ ጦሩ ተፈትቶ ድሉ የራሱ ሙሉጌታ ሆኗል።።

ይህንን ጦርነት አስመልክቶ ነጋድራስ ተሰማ እሸቱ የጻፉት ቅኔ ሁኔታውን በሚገባ ይገልጻል።

አስነስቶ ሄደ እየተዛመመ እየተጨነቀ፣ ጉግስ አላውቅ አለና ተወግቶ ወደቀ፣

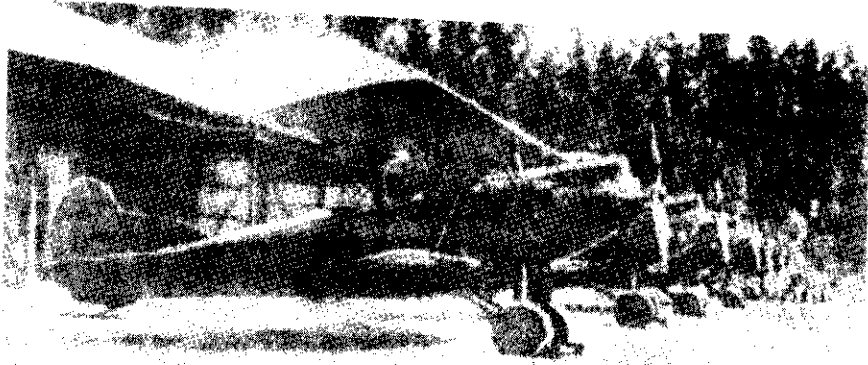
ሲበጠበጥ ቢያዩ ከራስ ጉግሳ ቤት፣ አባ ሀያል ሀይሉ ማሩን አመጡት።

እባካችሁ ሰዎች በውል ተማሩ፣ ማየን እያየችሁ ክፉ እንዳትሠሩ።

አኤርፕላኖችን ከሄደ ዘገዩ፣ የያዘውን ዕቃ ጥሎስ እንደሁ ማየ?

«ራስ ጉግሣ የእቴጌ ጣይቱ ወንድም የራስ ወሌ ልጅ ናቸው። አባታቸው ከግዛታቸው በአንዱ ክፍል ደጃዝማች ብለዋቸው ሲኖሩ በኋላ ወደ ሸዋ መጡ። እቴጌ ጣይቱ ከዐጼ ምኒልክ ጋር ከተገቡ በኋላ ዘመዶቻቸው የሆኑ የበጋምድርና የሰሜን፣ የጎጃም ሰዎች ከሸዋ ሰዎች ጋር በጣም እንዲቀራረቡና መገናኛ እንዲያበጁ ይጥሩ ነበርና፤ ሴቶች ዘመዶቻቸውን ከሸዋ መኳንንት ጋር ማጋባት ዋና ጉዳያቸው አድርገው ይዘውት ነበረ። ስለዚህም በ1892 ዓ.ም. የወንድማቸው የራስ ወሌ ልጅ ደጃዝማች ጉግሣ የአፄ ምኒልክን ልጅ (በኋላ የኢትዮጵያ ንግሥተ ነገሥታት የሆኑትን) ወይዘሮ ዘውዲቱን እንዲያገቡ አደረጉ። በዚህም ምክንያት በ1893 ዓ.ም. የራስነት ማዕረግ አግኝተው የበጋምድር ገዥ ሆነው ሲኖሩ . . . ራስ ጉግሣም ይህን በመሰለው በሀሰት ነገር ተታለው በኢጣሊያኖች ፕሮፓጋንዳ ጦርነት ለማድረግ ስለቆረጡ የክተት አዋጅ አስነግረው በግስጋሴ መጥተው መጋቢት 22 ቀን 1922 ዓ ም ቋና (አንቺም) ላይ በደጃች ሙሉጌታ ላይ አደጋ ጥለው ሦስት ሰዓት ያህል እንደተዋጉ ድል ሆኑ። ጣሊያኖች ብዙ ዓመት የደከሙበት የተገኘል ምክር በሦስት ሰዓት ፈረሰና ራስ ጉግሣ ከሞት ደረሱ። ራስ ጉግሣ በሞቱ በሁለተኛው ቀን መጋቢት 24 ቀን 1922 ዓ.ም. ንግሥት ዘውዲቱ ዐረፉ።»

ለሦስቱ ፖቴዝ አይሮፕላኖችና ለአንድ ጁንከር መጠለያ የሚሆን አንድ ሀገር ጃንሜዳ ላይ ተሠርቶ ነበረ። ለአራቱ አይሮፕላኖች እንክብካቤውን የማያደርጉት ሦስቱ ፓይሎቶች ፈረንሳዊው ማዬ፣ ጀርመናዊዎች ሼስርግና ቮን ኢንግልን እንዲሁም ሁለቱ መካከኮች ፈረንሳዊው ፒላፐርና ጀርመናዊው አሸማድት ነበሩ።



በደቡብ ፖቴዎስ አይሮፕላን ተደርጎረው

ንጉሥ ተፈሪ ከፈረንሳይ በተጨማሪ የገዛቸውን ሦስት ፖቴዎስ አይሮፕላኖች፣ ተቀማጭነታቸው ካይሮ የሆነው ሞንሴዬር ሌብላንክ የሬኖ ሞተር ኩባንያ አስተዳዳሪ፣ ወደ ኢትዮጵያ እንዲያስመጧቸው ሰኔ 24 ቀን 1921 ዓ.ም. ያዛሉ። እነዚህ አይሮፕላኖች የተገዙት በየክፍላተ ሀገሩ የሚነሱትን አማጽያን ለመቅጣት ታስቦ ስለነበር ባለጦር መሣርያ እንዲሆኑ ተደርጓል። አውሮፕላኖቹ ባለ 500 የፈረስ ጉልበት የሞተር ኃይል ስለነበራቸው ሞተራቸውን ለማቀዝቀዝ ከአካባቢው አየር በተጨማሪ በውሃ ይጠቀሙ ነበር።

"ንጉሥ ተፈሪ" የተባሉት የመጀመሪያው አውሮፕላን በ1926 ዓ.ም ፓይሎት ተስፋ ሚካኤልና መካኒኩ ኃይለየሱስ ልምምድ ላይ ሳሉ ጃን ሜዳ ላይ ተሰባብሮ ተጎዳች። የዚህችን አይሮፕላን ውልብልቢት (ፐሮፔላር) ሞተሩ እየሠራ በድንገት የነካው መካኒክ አጁ ተቆርጧል።

ሁለተኛው ፖቴዎስ አይሮፕላን "ንጉሥ አስፋወሰን" በበረራ ላይ እንዳለች ሞተሯ ተበላሽቶ ከአዲስ አበባ ወደ ደቡብ ጥቂት ኪ/ሜ ርቃ በማረፋ በየካቲት 1928 ዓ.ም ወደ አቃቂ አይሮፕላን ማረፊያ ተዛውራ ታድሳለች። ይህች አውሮፕላን ጣልያኖች በ1928 ዓ.ም. ከወሰዷቸው ምንም እንኳን ካልነበራቸው አይሮፕላኖች አንዷ ናት።

ሦስተኛው "ንጉሥ መኩንን" የተሰኘችውን አውሮፕላን ፓይሎት አስፋው ዓሊ እያበረሩ ከመቀሌ ሲመለሱ ከባድ የአየር ሁኔታ አጋጥሟቸው ከአዲስ አበባ 450 ኪ/ሜ ርቆ ከባህር ጠለል በላይ 3000 ሜትር ከፍታ ካለው ደሴ አካባቢ አረፉ። ሆኖም አውሮፕላኗ ስታርቱ ባፍንጫዋ በመደፋቷ ስትጎዳ ፓይሎቱና መካኒኩ ምንም ሳይነካቸው በደህና ከአደጋው ተርፈዋል። አይሮፕላኗ ተፈታተታ ወደ አዲስ አበባ በሰው ኃይል ተጓዥ መጥታ የገጣጠሟት አቶ ሰራፊያን ነበሩ። አቶ ሰራፊያን ከጦርነቱም በኋላ በኢትዮጵያ አየር መንገድ በመካኒክነት ያገለገሉ ባለሙያ ናቸው።

አምስተኛውን ፖቴዎስ ሂስፓንዮ ጣሊያኖች የወሰዷት አቃቂ አይሮፕላን ጣቢያ በመሠራት ላይ እንደነበረች ነው። አንድ የመለያ ቁጥሩ ያልታወቀ ፖቴዎስ አይሮፕላንም (አራተኛ?) ነበረ ምናልባት ይህ አይሮፕላን ከጣልያኖች በኩል እንደተነገረው፤ «አንድ አይሮፕላን በ11/6/28 አወደምን» ያሉትና «በድጋሚ አንድ ሌላ አይሮፕላን በ13/6/28 አቃጠልን» ካሉት ውስጥ ሳይሆን አይቀርም። አንድ ስዊድን ውስጥ የተጻፈ መጽሐፍ እንደገለጸው ሁለት የጣልያን አይሮፕላኖች ወደ 30 የሚሆን በምብ አይሮፕላኖቹን ለመምታት ጥለው አንዱም አላማውን አልመታም። በኋላም በመትረየስ ተኩሰው መምታት ሲያቅታቸው የአሳት በምብ ጥለው በአካባቢው ምንም ሌላ አይሮፕላን ባልነበረበት አንድ ፖቴዎስ ላይ እሳት ማስነሳት ችለዋል።

ጣልያኖቹው ካፕቴን ቲቶ ፋለኮኒ ሚያዝያ 11 ቀን 1928 ዓ.ም. 5 አር ኦ37 (5R037) የተሰኘ የኢትዮጵያን አውሮፕላን ከወረሲሉ እስከ አቃቂ ድረስ አባርረው ለመጣል ጥረት ቢያደርጉም ደመና ወስጥ ገብቶ የጠፋ ባቸው መሆኑን በጻፉት ሪፖርት ገልጸዋል። በዚሁ ቀን አቃቂ ውስጥ መሬት ላይ ቆመው የነበሩትን አይሮፕላኖች አጥፍተው መመለሳቸውን አኚሁ ፓይሎት አመልክተዋል።10

ጣልያኖቹ አዲስ አበባ ለመግባት አራት ቀን ሲቀራቸው አንድ ኢትዮጵያዊ ፓይሎት ሚያዝያ 23 ቀን 1928 ዓ.ም. ወደ ደብረ ብርሃን አካባቢ አብርሮ የቀይ መስቀልና የእንግሊዝ የርዳታ መኪናዎች ወደ አዲስ

አበባ አቅጣጫ መመለሳቸውን ሪፖርት አድርጓል። በዚህ ጊዜ ከጣልያን ጦር የነበረው ርቀት 160 ኪ/ሜ ያህል ብቻ ነበር።

የኢትዮጵያ ሠራዊት ከማይጨው መልስ ከጠላት ጋር እየተታኮሰ በበጌምድርና በጎጃም በኩል አድርጎ ዳባት እንደደረሰ የነበረውን ሁኔታ ሀዲስ ዓለማየሁ (ዶክተር) «ትዝታ» በሚለው መጽሐፋቸው እንደሚ ከተለው ገልፀውታል። «እዚው ዳባት እንዳለን አንድ የኢትዮጵያ አይሮፕላን መጥታ አረፈች። ነጂዋ ደምሴ ኃይሌ የተባለ የትምህርት ቤት ጓደኛዬ ነበር። ያቺን አይሮፕላን ከማረፊያው ወደ ዳር አውጥቶ አቁሞ ከጣልያን ሰምብ ለመሰወር ያካባቢውን ቁጥቋጦ እንድትመስል ቁጠቋጦ እያስቆረጠ አልብሰ ተዋት። ደምሴ ይህን ሁሉ ካደረገ በኋላ ከተማ ገብቶ ከማረፋ አንድ የጣልያን አይሮፕላን መጣና ቀኝ ወይም ግራ ሳይል በቀጥታ ወደሰዋ ሄዶ አስቀድሞ እንዳወቀ (አውቆም ሊሆን ይችላል) አመድ አድርጎት ሌላ ነገር ምንም ሳይነካ ወደመጣበት ተመለሰ።»¹¹

ጃንከር አይሮፕላን

ከፈረንሳይ ፖቴዝ፣ ከጀርመን ጃንከር አይሮፕላኖች ጂቡቲ ወደብ የደረሱት በአንድ ሰሞን ስለነበረ፤ አብራሪዎቹ እርስ በርሳቸው ቀድሞ አዲስ አበባ ለመግባት ውድድር ነበራቸው። በመጀመሪያ ከሁለቱም አገር ለመጡት አይሮፕላኖች የወጣው ፕላን የአይሮፕላኖቹን ልዩ ልዩ ክፍሎች የያዙት ሳጥኖች ከመርከብ ከወረዱ በኋላ ወደ ባቡር ጣቢያ ተጓጉዘው፤ በባቡር አዲስ አበባ ሲደርሱ እንዲገጣጠሙ ነበር። በጀርመኖች በኩል ይህ ፕላን ሳይለወጥ ድራዳዎ ይደርሳሉ። ከወደብ ወደ ባቡር ጣቢያ ለማጓጓዝ ጂቡቲ የሚገኙት የፈረንሳይ ተወላጆችና ባለሥልጣኖች ፈረንሳዮቹን ለማስቀደም እንዲቻል ለጀርመኖቹ የሚፈለገውን ትብብር አልሰጧቸውም። በዚህ ምክንያት የፈረንሳይ ቡድን ጂቡቲ ላይ ገጣጥሞ እያበረረ ቀድሞ አዲስ አበባ ገባ። የጃንከር ፓይላት ባርን ቮን ኢንግልና መካኒካቸው ሽሚድት፣ ድራ ዳዋ ባቡር ጣቢያ ግቢ ውስጥ ሞተሯን፣ እግሯንና የጭራዋን ክፍል ይገጣጥሙና በአንድ አሮጌ ፊያት ካሚዮን ጎትተው በከተማው መሀል ወዳለው ደረቅ ወንዝ ይወስዷታል። ክንፎቿን ደግሞ በሰው ኃይል ተሸክመው ያደርሳሉ። በማግሥቱ ከአምስት ወር ጥበቃ በኋላ ተገባ

ጥማ ለመብረር ተዘጋጀች። ፓይላቱ ለማስነሳት በመጀመሪያ በደረቁ ወንዝ ላይ ትንሽ ካሽከረከሩ በኋላ ያቆሙና እንደገና ባደረጉት ሙከራ አየር ላይ ወጥተው በረራውን ያለምንም ችግር በመፈጸማቸው ይደሰ ታሉ። ነገር ግን ለሚቀጥሉት አምስት ቀናት ዝናብ ዘንቦ ወንዙን ስለሞላው በተጨማሪም ከአውሮፓ ወደ ጂቡቲ በመርከብ ከዚያም በባቡር ወደ ድራዳዋ የሚመጣውን ፖስታ እንዲጠብቁ ስለታዘዙ እዚ ያው ቆዩ።

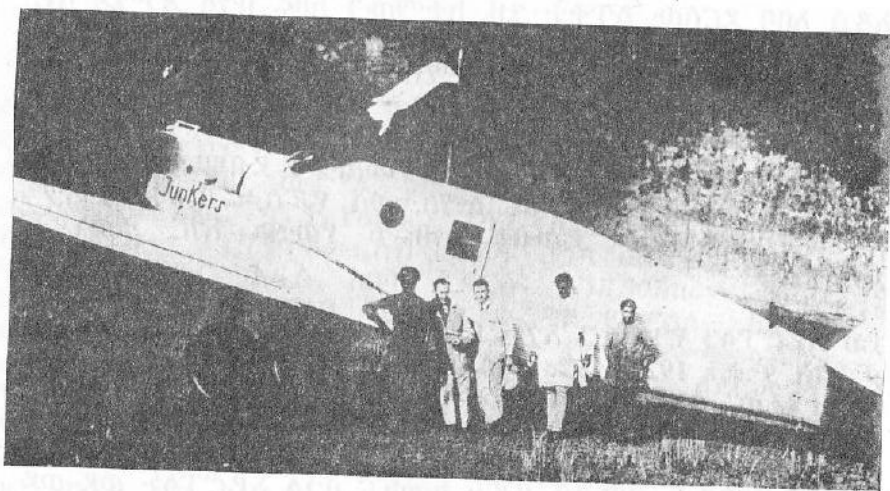
ሐሙስ ነሐሴ 30 ቀን 1921 ዓ.ም. ባካሄዱት በሁለተኛው ሙከራ 70 ኪሎ ግራም ክብደት ያለው ጭነት ቀንሰው ከወንዙ ላይ አኩባቡብዉ ይነሱና ወደ ሐረር ከተማ አቅጣጫ አመሩ። በዚያን ጊዜ የሐረር ገዢ የነበሩት ራስ እምሩ ከተማው መሀል ላይ የመስቀል ምልክት ያለው ትልቅ ጨርቅ አስነጠፈው የአይሮፕላኗን መምጣት ሲጠብቁ፤ አይሮ ፕላኗ መጥታ ከተማውን ዙሪ የመልእክት ፖስታውን ከተነጠፈው ጨርቅ ላይ ጥላ በረራዋን ወደ አዲስ አበባ ቀጠለች። እንደዚሁ መተሀራ አካባቢ ይኖር የነበረ አንድ ጀርመናዊ ገበሬ በተመሳሳይ መልክ በዚሁ ቀን ደብዳቤው ከአየር ተጥሎለታል።

አዲስ አበባ ደርሰው ለጥቂት ጊዜ ከተማውን ከዘሩ በኋላ ጃንሚዳ ላይ ይጠብቁ የነበሩት ሌላው ጀርመናዊ ፓይላት ካውንት ሼዝበርግ ለማረፍ ይቻላል የሚል አረንጓዴ ምልክት የሚሰጥ ሽጉጥ ወደ ሰማይ ተኩሰው ምል ክቱ እንደታየ አይሮፕላኗ በ6 ሰዓት ከ20 ደቂቃ አረፈች። አልጋ ወራሽ ተፈሪ ወደ 10,000 ከሚጠጋ ሕዝብ ጋር አይሮፕላኑን ተቀበሉ። ለመጀመሪያ ጊዜ ከውጭ አገር በአየር የመጡትን ደብዳቤዎች የፖስታ ሠራተኞች ተረክበው ወዲያው ለማስታወሻ የፖስታ ቤቱን ማሳተም አትመው አሰፍሰፈው ይጠብቁ ሰነሩት የውጭ አገር ተወላጆች አድሰዋል።

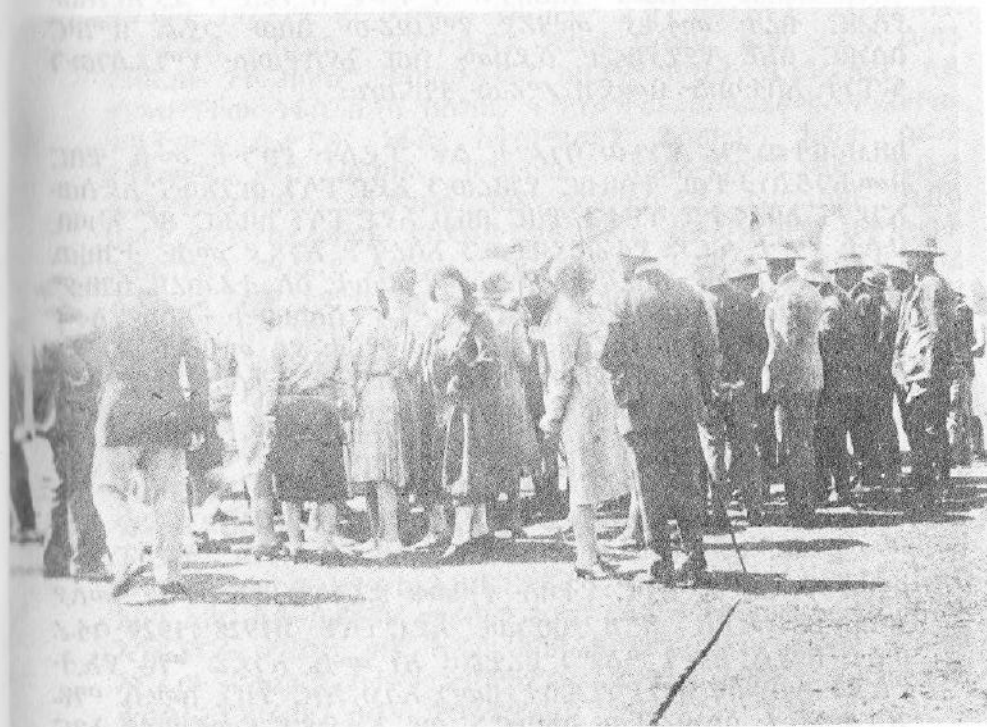
ይህ አይሮፕላን የንጉሠ-ን አጎት ደጃዝማች ወልደ ሥላሴን ይዞ ሐሙስ ታኅሣስ 9 ቀን 1922 ዓ.ም. ከደሴ ሲካ ሞተር ጠፍቶበት ቀደም ሲል እንደተጻፈው በአደጋው ደጃዝማቹ ይሞታሉ። የአይሮፕላኑ እግሩና ሌላም ክፍሉ ይሰባበራል። አልጋ ወራሽ ተፈሪ አይሮፕላኑ መጥቶ እንዲሠራ ስላዘዙ፤ በሁለት ሺቭሮሌት ካሚዮኖች 50 ወታደሮችና መካኒኩ ሽሚድት ወደ ደሴ ሄዱ። ከመኪና በኋላ አይሮፕላኑ ወደ ወደ ቀበት አካባቢ በበቅሎ ተጉዘው ደረሱ። ከዚያም በሰው ትከሻ ክንፋን በማሸከምና በሚቻልበት ቦታ የቀረውን የአይሮፕላን ክፍል በእግሩ በማሸከርከር ተራራውን፣ ቁልቁለቱንና ወንዙን በመሻገር በሦስት ወራቸው ተመለሱ።



ጃክሮ አይርፕላን



ጃክሮ ደብዳቤ 33 ደሴ አይርፕላን ማረፊያ



በአይርፕላን የመጡ የመጀመሪያ አገር ጎብኚዎች

ፓይለትነትና የአይርፕላን መሐንዲስነት ሙያዎች አጣምረው የያዙት ሙሴ ሱድዊግ ዌበር ደሴ ላይ የተሰበረውን ጃንክር ደብልዩ 33ሲ ለመሥራት መጋቢት 16 ቀን 1925 ዓ.ም. ከፈረንሳይ መጡ። የመጀመሪያዎቹ ፓይለቶች አይርፕላን እንደተሰበረ ወደ ሀገራቸው ተመልሰዋል። ከተሰበረው የአይርፕላን ክፍሎች መካከል የክንፉ መሐል ሙሉ በሙሉ መለወጥ ነበረበት። ሞተሩን ለማደስ የሚያገለግለው የሌዘር ብረት መፋቂያ መሣሪያ የሚሠራው በሰው ጋይል በማዘር ስለነበር በእጅ የሚያዘሩት ሲደክሙ ሰው እየለዋወጡ የሚፈለገውን ፍጥነት አስተካክሎ በመያዝ ሥራው ተከናወነ።

ከዚህ በተጨማሪ የንጉሠ ነገሥቱ ልዩ ፓይለት የሆኑት ሙሴ ዌበር በመሐንዲስነታቸው ተሰባብሮ የነበረውን አይርፕላን ጠግነውና አድሰው እንደገና አበረሩት። ካፕቱን ዌበር በዚህ አይርፕላን ከባሕር ዳር አካባቢ ሁለት የሞት ፍርድ የተፈረደባቸውን አስረኞች እንዲያመጡ ታዝዘው አይርፕላን ውስጥ አስረኞቹን ለማስገባት ሁከት ስለተፈጠረና ከገቡም በኋላ ደጋፊዎቻቸው የአይርፕላኑን ሜዳ ስለከበቡት እስከሚለቀቅ ዘግይተው አዲስ አበባ ደረሱ። ጊዜው በመምሸቱ ያለ መብራት ጃንሜዳ ሲያርፉ አስቸጋሪ ሆኖባቸው ነጥረው ለማቆም ቻሉ። በማግሥቱ ያንንዚቸው ሁለቱ ወንጀለኞች በስቅላት ተቀጡ።

ወደ ኢትዮጵያ በአየር የመጡ የመጀመሪያዎቹ አገር ጎብኚዎች

ሲስኮምት ጃክ ዴ ሲቦር የተባሉ የታወቁ ፈረንሳይ ሀገር ጎብኚ መለያ ቁጥሯ 884 ጃፕሲ ሞዝ በሆነው አይርፕላን በ1928 /1929 ሳፋሪ ሁለት በሚል ስያሜ ዓለምን ዞረዋል። እነ ሙሴ አንድሬ ማዬ የኢትዮጵያን አብዮቻን በሚያካሂዱበት ዘመን እኚህ አገር ጎብኚ ከሙሴ ማዬ ገር ወዳጅነት ስለነበራቸው ከአውሮፓ ወደ ኢትዮጵያ የመጀመሪያ አገር ጎብኚ በራሪ ለመሆን ስለፈለጉ ራስ ተፈሪን እንዲያስፈቅዱላቸው በጸሁፍ ይጠይቋቸዋል።

የኢትዮጵያ መንግሥት አልጋወራሽና ባለሙሉ ሥልጣን እንደራሴ ልዑል ተፈሪ መኮንን በኢትዮጵያ አየር ላይ ማንኛውም የውጭ ሀገር አይርፕላን እንዳይበር ጥብቅ ትእዛዝ አስተላልፈው ስለነበር ፈቃድ ጠየቁው አገር ጎብኚ ከጂቡቲ ወደ አዲስ አበባ በሚያደርጉት በረራ የአይርፕላኗ ክንፍና ግራና ቀኝ የኢትዮጵያ ባንዲራ መቀባት እንዳለበት የሚገልፅ ፈቃድ ተላክላቸው። በተጨማሪም ስለሚከተሉት

የበረራ መስመር ጅቡቲ እንደደረሱ እንደሚገለጽላቸው መልዕክቱ ያመለክታል።

ዴ ሲቦርና ባለቤታቸው ከሚኖሩበት ከሱንዶን ከተማ ከብረት በተሰራቸው ሞዝ አውሮፕላኖቻቸው ሳፍሪ ሦስት ብለው የሰየሙትን ጉዞ በግንቦት 1922 ዓ. ም. ጀመሩ። የበረራው ፕላን ከሱንዶን - ፓሪስ - ኒስ - ትሪፖሊ - ካይሮ - ፖርት-ሱዳን - ጂቡቲ ስለነበር እስከ ፖርት-ሱዳን የነበረው ጉዞ በሰላም ተከናወኗል። ከዚያም በጣት ሲነሱ አየር ላይ ያጋጠማቸው ነፋስ ከኋላ ስለነበር ፍጥነታቸው በመጨመሩ ተደስተው ጉዟቸውን ሲቀጥሉ ነፋሱ እቅጣጫውን ይለውጥና ከፊት ለፊት የሚመጣ ሆኖ ጠንካራ ሆነባቸው። የነበራቸው ነዳጅ ጂቡቲ እንደማያደርሳቸው ሲያውቁ ወደ ፖርት-ሱዳን ተመልሰው ሲበሩ በመጀመሪያ በረራቸው ያስደሰታቸው ነፋስ ተቃራኒ ሆኖ ከተነሱበት አይርፕላን ማረፊያ ለመድረስ አለመቻላቸውን ተረዱ። ስለዚህ ባህረ ኤርትራ ዳርቻ ከምትገኘው ቶካር ከምትባለው ትንሽ መንደር ለማረፍ ተገደዱ። በማግስቱ ለመጠባበቂያ በታኒካ የያዙትን ነዳጅ ሞልተው በረራቸውን ወደ ጅቡቲ ቀጥለው በሰላም ደረሱ።

በታዘዙት መሰረት ከጅቡቲ በረራውን ለመጀመር መዘጋጀታቸውን በቴሌግራም ያስታውቃሉ። የተላክላቸው የቴሌግራሙ መልስ ከ 500 ሜትር ከፍታ በላይ እንዳያበሩ ያዝና ቢሾፍቱ አካባቢ ከሚገኘው ሀይቅ ላይ ሲደርሱ አየር ላይ እየዞሩ ከሚጠብቋቸው ከሁለት ፓቴዝ አይርፕላኖች ጋር መገናኘት እንደሚኖርባቸው ይገልጻል። ከዚያም የባቡሩን ሀዲድ በመከተል ከሁለቱ አይርፕላኖች መሐከል ሆነው እያበረሩ አዲስ አበባ አየር ላይ ሲደርሱ መሪውን አይርፕላን ተከትለው ሁለተኛ ሆነው እንዲያርፉ ያዛል። ወደ አዲስ አበባ ከማምራታቸው በፊት ድሬዳዋ አርፈው የሐረርን ከተማ ጎብኝተዋል። ጃንሜዳ እንዳረፉ ለከብራቸው ተሰልፎ የነበረውን ሰልፍ ጎብኝተዋል።

ዴ ሲቦር ወዳጃቸውን ሙሴ ማዬን ከታይገር ሞዝ እንዴት በምብ እንደሚጣል አሳይተዋቸዋል። ሙሴ ሲቦር ጉዟቸውን ወደ ኬንያ ከመቀጠላቸው በፊት አይርፕላኖቻቸውን ለኢትዮጵያ መንግሥት መሸጥ ስለነበረባቸው ልውውጡ ጂቡቲ ውስጥ ተፈፀመ።

የመጀመሪያው የበረራ ት/ቤት

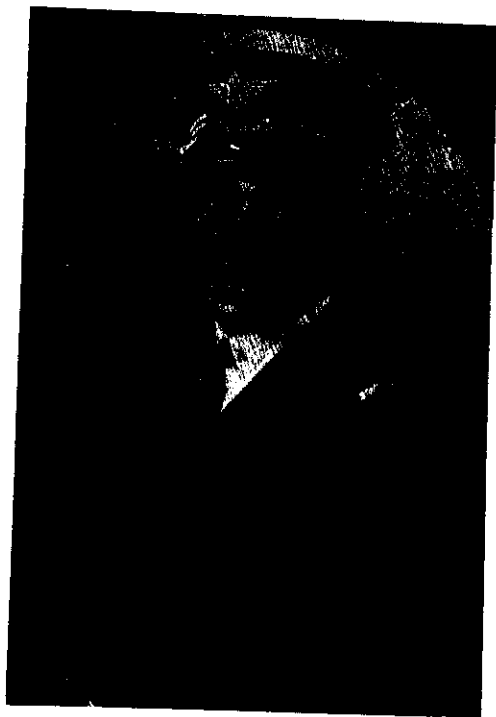
የመጀመሪያዋ የኢትዮጵያውያን ማስተማሪያ የሆነችው አይሮፕላን ፍጥነቷ እነስተኛ በመሆኑ ከሁለተኛው አለም ጦርነት በፊትና በጋላ ለብዙ ዓመታት ለአዲስ ተማሪ ፓይላት ሥልጠና አስተማማኝ ነበረች። ከዚህች በኋላም የታወቀው የዶክቪላንድ ኩባንያ ከሠራት ባለተደራራቢ ክንፍ ታይገር ሞዝ በተጨማሪ አንድ ጣሊያን አገር የተሠራች አይሮፕላን ፊያት ኤ.ኤስ. 1 ለሥልጠና ተመድባ ነበር።

በፈረንሳይ ኤርስፓሲያል በመባል ከታወቀው የአይሮፕላን ፋብሪካ የተላኩት የበረራ አስተማሪ ሙሴ ጋስቶን ቪደል በሚያዝያ 1922 ዓ.ም አዲስ አበባ ገቡ። የበረራ ሥልጠና ትምህርት የጀመሩት አስፋው ዓሊ፣ ሚሽካ ባቢች፣ ሥዩም ከበደ፣ ባህሩ ካባ፣ ደምሴ ገይለየሱስ፣ ደመቀ ተክለ ወልድ፣ ወ/ሮ ሙሉ እመቤት እምሩ ሲሆኑ አስፋው አሊና ሚሽካ ባቢች በመጀመሪያ ስልጥነው የምስክር ወረቀታቸውን ጥቅምት 3 ቀን 1923 ዓ.ም ከንጉሠ ነገሥቱ ተቀብለዋል። በእናታቸው ኢትዮጵያዊ በአባታቸው ሩስያዊ የነበሩት የሚሽካ አባት ባቢች፣ የሩሲያው ዛር ጦር ሠራዊት የፃኛው ፈረሰኛ ክፍል አገናኝ መኮንን ሆነው ሲያገለገሉ ወደ ኢትዮጵያ የመጡት በ1887 ዓ.ም ከካውንት ሴዎንቲፍ ጋር ነበረ። ከዚያም ኢትዮጵያዊት እግብተው፣ እጂ ምኒሊክ የፊታውራሪነት ማኔሪን ሰጥተዋቸው ኢትዮጵያ ውስጥ ሲኖሩ ሚሽካ ወይም ሚካኤልን ወለዱ። ሚሽካ ተብለው የተጠሩት የበረራ ሥልጠና ትምህርት ቤት ከመግባታቸው በፊት ወደ ፈረንሳይ ኢስትሪስ ተልከው በሚሊቴሪ ፓይላትነት ለስድስት ወራት በሚሰለጥኑበት ጊዜ ነበር። አስፋው ዓሊ «ቁሳር በአበሻ አገር» የሚለውን መጽሐፍ የደረሱትን ጸሐፊ ደሴ ድረስ አውሮፕላን እያበረሩ ወሰደዋል።

ከዚህ ቀደም ሲል ሚሽካ ባቢችፍና አስፋው ዓሊ፣ ለብቻቸው ለማብረር ብቁ መሆናቸውን ለመመልከት በልዩ ትዕዛዝ ጅጅጋ የበረራ ትምህርት ወደሚሰጥበት ትምህርት ቤት የተላኩ ሶስት ባለስልጣናች ከያን ዳንዱ ፓይላት ጋር አየር ላይ እየወጡ አትጣጫ ወደ ተራራና መኖሪያ ከተማ እየሰጧቸው ያለ ምንም ችግር ከተባሉበት ቦታ መድረሳቸውን እየተመለከቱ ፈተኟቸው። ነገር ግን የምስክር ወረቀቱን የፈረሙት ሦስቱም ሰዎች ስለበረራ ምንም ዓይነት ትምህርት እንዳልነበራቸው ታውቋል።



λ06-0-90.



ሚሽካ ባቢችፍ

ሚሽካ ባቢችፍና አስፋው ዓሊ ትምህርታቸውን በዚህ ዓይነት ካጠናቀቁ በኋላ የመንግሥት ባለስልጣኖችን በየጠቅላይ ግዛቱ በማመላለስና የፓስታ አገልግሎት በመስጠት የበረራ ልምምዳቸውን አጠናቀቁ።

ባሕሩ ካባና ተስፋሚካኤል ኃይሌ በፈረንሳይ አየር ኃይልና ሲቪል አቪዩሽን ኢስተር ዲ. ፍራንስና ሳንሲር በመባል በሚታወቁት ትምህርት ቤቶች የበረራ ትምህርታቸውን አጠናቀው ወደ ኢትዮጵያ ከተመለሱ በኋላ ወደ በረራ ትምህርት ቤት ገብተው ልምምዳቸውን ቀጥለዋል።



ሙሴ ኮሪዤ ከተማሪዎቻቸው ጋር ከጀርባ ታይገር ጥዝ

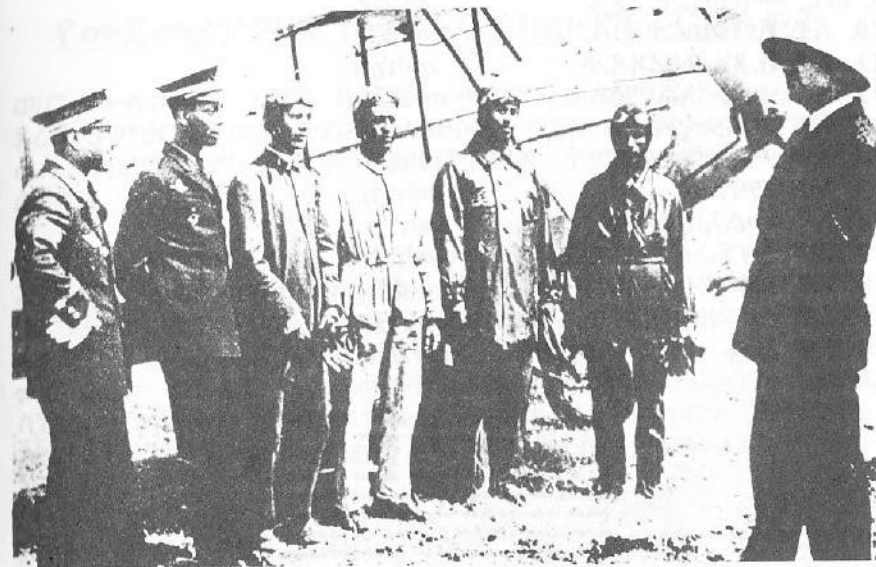
በቴክኒሺያንነት አየር ኃይል ውስጥ የታወቁት አምደወርቅ ዓሊ፣ ኪዳኔ ገብረጻድቅ፣ ተዘራ አለማው፣ ሰንበታ ገኖ፣ ምሳሌ ሰለሞን እንዲሁም ከታች የተዘረዘሩት ነበሩ።

ትምህርት ቤቱ የነበሩት አብራሪዎችና መካኒኮች።

- | | |
|---------------------|------|
| 1. ሻለቃ ሚሽካ ባቢችፍ | አብራሪ |
| 2. ካፕቴን አስፋው ዓሊ | አብራሪ |
| 3. ካፕቴን ባህሩ ካባ | አብራሪ |
| 4. ካፕቴን ተስፋሚካኤል ኃይሌ | አብራሪ |
| 5. ካፕቴን ሥዩም ከበደ | አብራሪ |
| 6. መቶ አለቃ ደምሴ ኃይሌ | አብራሪ |



ሚሽካ ባቢችፍ



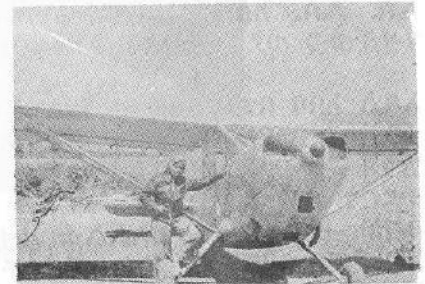
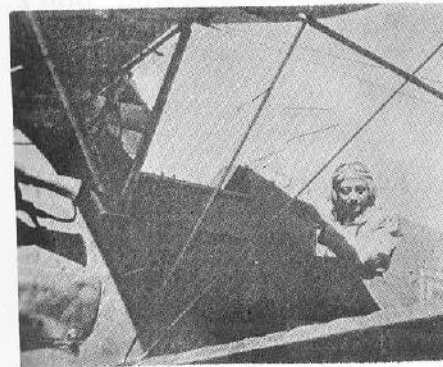
ሙሴ ኮሪገፔ ከተማሪዎቻቸው ጋር ከጀርባ ታይገር ጥዝ

በቴክኒሺያንነት አየር ኃይል ውስጥ የታወቁት አምደወርት ዓለ፣ ኪዳኔ ገብረጻድቅ፣ ተዘራ አለማው፣ ሰንበታ ገኖ፣ ምሳሌ ሰሎሞን እንዲሁም ከታች የተዘረዘሩት ነበሩ።

ትምህርት ቤቱ የነበሩት አብራሪዎችና መካኒኮች።



ወ/ሮ መሐለሞቤት አምሩ



ወ/ሮ አሰገደች አሰፋ

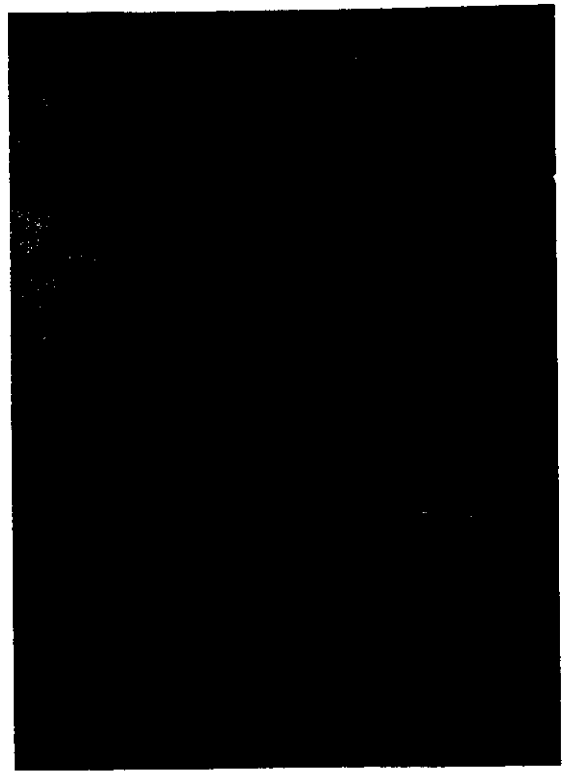
አፍሪካ አሜሪካዊ ሁብርት ፋውንደሽን ጽሊያን (ጥቁር ንስር)

ትሪንዳድ ተወልደው የአሜሪካ ዜግነት የነበራቸው ጽሊያን «አቢሲኒያ» ብለው በሰየሟት አነስተኛ አይሮፕላን አሜሪካ ውስጥ በልዩ ልዩ ከተማዎች አየተዘዋወሩ ትርኢት በማሳየት «ጥቁር ንስር» የሚል ቅጽል ስም አትርፈው ነበር። ይህን ዝና የሰሙት ንጉሥ ተፈሪ መኩንን በዘውድ በዓላቸው ተገኝተው ልዩ ትርኢት እንዲያሳዩና ፓይሎቶችም እንዲያሰለጥኑ ስለፈለጉ በዚያን ጊዜ የሀክምና ትምህርታቸውን ጨርሰው አሜሪካ በሥራ ላይ ይገኙ ለነበሩት ለዶክተር መላኩ ቦያን እንዲቀጥሯቸውና ወደ አዲስ አበባ እንዲያመጧቸው ያዛሉ።

ጊዜው 1922 ዓ. ም. የፀደይ ወራት ነበር። ይህ ወቅት የአሜሪካ ዋና ገበያ (ኒውዮርክ ስቱክ ኤክስቼንጅ) ከስር የዓለም ጠቅላላ ኢኮኖሚ የተናጋበት በመሆኑ ገና ከጅመሩ ከአሜሪካ ሕዝብ አስር በመቶው ለሥራ አጥነት ተዳርጓል። በዚህ ጊዜ ዶክተር መላኩ ቦያን ወደ ጽሊያን ቤት ሄደው «የኢትዮጵያ መንግሥት በቅርብ በሚከበረው የዘውድ በዓል ላይ ለሚሰበሰቡ ሕዝብና ከውጭ ሀገር ለሚመጡ አንግዶች ትርኢት እንዲያሳዩ፤ ከዚያም በኋላ አዲስ ለሚቋቋመው የበረራ ት/ቤት አስተማሪ እንዲሆኑ ሊቀጥርዎት ይፈልጋል» ይሏቸዋል። በወር አንድ ሺህ የአሜሪካ ዶላር ደግሞ እንደሚያገኙና የመጓጓዣ ወጪያቸው በሙሉ እንደሚከፈልም ይነግሯቸዋል። ይህ ሥራ አጥ ሆነው በተቀመጡበት ጊዜ የቀረበላቸው ጥያቄ ከሰማይ እንደወረደ መና የሚቆጠር ስለሆነ ወዲያው «ጥያቄውን ተቀብያለሁ» ይላሉ። በቅድሚያ 1000 ዶላርና የአንደኛ ማዕረግ ተኬት ተሰጥቷቸው ሚያዝያ 17 ቀን 1922 ዓ. ም. ኤስ. ኤስ. አውሮፓ በምትባለው መረከብ ከዶ/ር መላኩ ቦያን ጋር ጉዟቸውን ወደ ኢትዮጵያ ጀመሩ።

አዲስ አበባ በገቡ በሳምንታቸው ጽሊያን ከንጉሡ ፊት ቀርበው በሁለት ቀን ዉስጥ የአየር ላይ ትርኢት ለማሳየት ይችሉ እንደሆነ ተጠይቀው ዝግጁ መሆናቸውን አስታወቁ። ከዚያም አይሮፕላኖቹን እንዲያዩ ተደርጎ ልዩ ልዩ የአየር ትርኢት በሚያስደንቅ ሁኔታ በማሳየታቸው ሕዝቡ በጭብጨባና በእልልታ ተቀበላቸው። አይሮፕላኖቹን በኃላፊነት ከሚቆጣጠሩት የፈረንሳይ ፓይሎቶች አንደኛው ካፕቴን አንድሬ ማዩ ጽሊያን ጁንከር አይሮፕላን እንዲያበሩ ይጠይቋቸውና እሳቸው ተሳፋሪ ሆነው ወደ 1700 ሜትር ከፍታ ከወጡ በኋላ፤ በዚህ ከፍታ ጥቂት

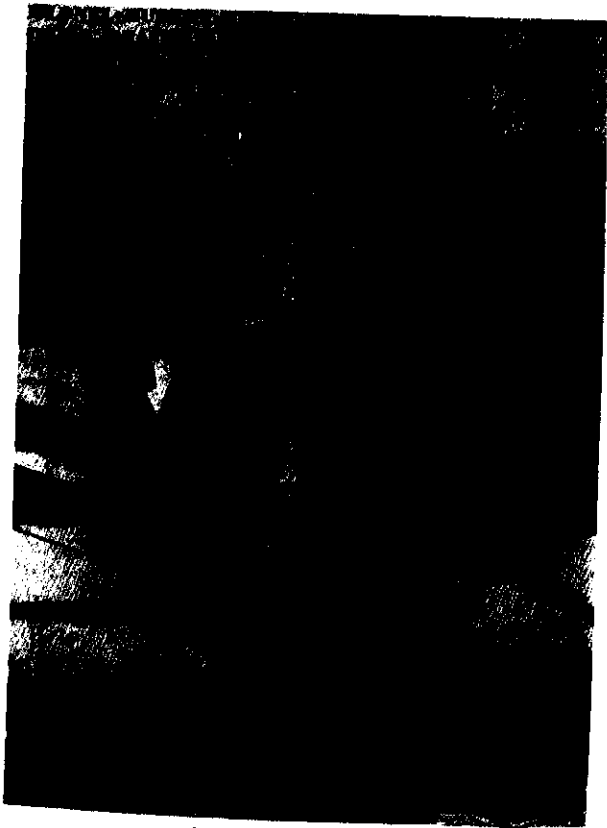
እንደቆዩ መሬት ላይ ያለው ተመልካች አንጋጦ ወደ ሰማይ ሲመለከት አንድ ነገር ከአይሮፕላኗ ተወርውሮ ወጥቶ በአየር ላይ እየተምዘገዘገ ሲወድቅ ያያል። እዚያ የተሰበሰበ ሕዝብ ሁሉም ራሱን ይዞ ሲሮህ ትልቅ ያሽበረቀ ዝንጥላ መሳይ ክፍት ይልና ግራና ቀኝ እየተወዛወዘ ዝግ ብሎ ወርዶ ንጉሠ ነገሥቱ ከተቀመጡበት ትሪቡን አጠገብ 15 ሜትር ርቀት ላይ ዱብ ይላል። ከዚያም ዕልልታና ጭብጨባዊ እንደገና ይቀልጣል።



ዶ/ር መላኩ ቦያን



2/C 0011 053



ጁሊያን ፋውንተርሎይ

ይህንን ግንቦት 27 ቀን የተደረገውን በጃንጥላ የመውረድ ትርኢት አሰመልክቶ ሰኔ 19 ቀን 1922 ዓ ም የወጣው ብርሃንና ሰላም ጋዜጣ «በአየር ላይ ከአይሮፕላን ስለወረደው የአሜሪካ ሰው ደስ ብሏቸው ገንዘብ የሰጡትን ሰዎች ስም ዝርዝር እንደሚከተለው እንቀጥላለን።

- አቡነ ሳዊርስ 50ብር
- ደጃዝማች መኮንን ደምሰው 30ብር
- ጸ.ት. ወልደመስቀል 30ብር
- ሊጋባ ወዳጅ ወቁት ወርቅ
- እንሰጣለን ብለው በቃላቸው ያጸፉትን ደግሞ በሚመጣው ብርሃንና ሰላም እንቀጥላለን» በማለት ገልጾአል።

የዘውድ በዓሉ ዝግጅት ጠቅላላ የሠልፍ ፕሮግራም ልምምድ በሚደረግበት ቀን ንጉሠ ጃንሚዳ ይደርሳሉ። ጁሊያን ከዘውድ በዓሉ በፊት እንዳያበሩ የተከለከሉትን የንጉሡን ልዩ አይሮፕላን ለማብረር ዝግጅት ለድርገው በድንገት እያኮበኮበች ከሩቅ ስትመጣ ከንጉሠ ጋር የነበሩት መኳንንት በጣታቸው ወደ አይሮፕላኗ ያመለከቷቸዋል። በዚህ ጊዜ ከፈቃዳቸው ውጭ ጁሊያን በማብረራቸው ተቆጡ። ጁሊያን አየር ላይ እንደወጡ ብዙም ሳይቆዩ ተመልሰው ለማረፍ ሲሞክሩ አየር ላይ እንዳሉ አይሮፕላኗ ከቁጥጥር ውጭ ሆና ከትልቅ ባሕርሃፍ ጋር ተላትማ ከገፍቿ ተሰባብሩ። በቦታው የነበሩ ሌሎች ጸሐፊዎች «ገና በመነሳት ላይ እንዳሉ ከፍታ መጨመር አቅቷቸው ነው የተጋጨት» ይላሉ። ሞተሩ ኃይል ያልሰጠበት ምክንያትም አልተነገረም። ጁሊያን ብዙም ሳይጎዱ ተረፉ። በዚህ ጊዜ ሰው በያለበት ሲሯሯጥ ንጉሠ ነገሥቱ ከተቀመጡበት አልተነሱም።

በዚያኑ ዕለት ማታ ንጉሠ ነገሥቱ ከውጭ ጉዳይ ሚኒስትራቸው ጋር መክረወበት ጁሊያን እንዳገገሙ በባቡር ከሀገር እንዲወጡ ታዘዘ። የፈረንሳይ ተወላጅ የሆኑት ፓይለቶች የዘውድ በዓሉን የበረራ ፕሮግራም በአዲስ መልክ አዘጋጅተው አቀረቡ።

«ኒውዮርክ ታይምስ» የሚባለው ዕለታዊ ጋዜጣ ጥቅምት 21/23 ቀን (በእክቶበር 31 ቀን) እትሙ ባወጣው ዜና «የኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ የጥቁርን ንግር ከገፍቆ ቆረጡት» ይልና ኮሎኔል ሑብርት ጁሊያንን በሚያሳፍር ተግባር ከሀገራቸው አባረሯቸው በማለት ዘገቡ። ጁሊያን አሜሪካ ሲደርሱ በሰጡት ጋዜጣዊ መግለጫ «የኢትዮጵያ ሕዝብ እንደ ልጅ ነበር የወደደኝ፤ እርግጥ ያለፈቃድ የንጉሠ ነገሥቱን ልዩ አይሮፕላን አብርሪያለሁ፤ ነገር ግን ከሀገር የወጣሁት በወጭ ሀገር ሰዎች ሴራ ነው» ብለዋል።

ከዚህ በኋላ ስለ ጁሊያን በሕይወት የመኖራቸው ታሪክ የተሰማው፣ ኮሎኔል ሾን ሮዘን በወታደራዊው ዘመን መንግሥት ተመልሰው ወደ ኢትዮጵያ በመጡበት ጊዜ ነበር። ሾን ሮዘን ስለ ጁሊያን አንስተው ሲናገሩ፣ «አይሮፕላን እገዛልታለሁ» በማለት ንጉሠ ነገሥቱን አታለው ብዙ ገንዘብ እንደወሰዱ አስታውሰዋል። በኋላም ናይጄሪያ ውስጥ በተፈጠረው የአርስ በአርስ (ባያፍራ) ጦርነት ለአጂኩ የጦር መሣሪያ ለመሸጥ ባያፍራ መጥተው ሳለ ሁለቱ ተገናኝተው ተነጋግረዋል። ጁሊያን ወደ ኋላ ዕድሜያቸው በዓለም ላይ የታወቁት የጦር መሣሪያ በየሀገሩ እየዘሩ በመሸጥ ነበረ።

አቪዩሽን በኢትዮጵያ

COLONEL ROBERT JULIAN, WORLD'S FOREMOST PIONEER
VEGETARIAN AVIATOR AND A CONTESTANT FOR THE WORLD'S
LONG DISTANCE NON-STOP RECORD



ጁሊያን ፋውንተር

ቢች ክራፍት ቢ-17 ኤል

አሜሪካ የተሠራውና የተመዘገበው ቢች ክራፍት ቢ-17 ኤል ቁጥሩ ኤን-ሲ.14405 ቢች የውስጡ መቀመጫ ባለሁለት ደረጃ ሆኖ ተደራራቢ ክንፍ ኖሮት በ1934/35 የተፈባሪነት ነው። የሚረፈደው እግሩ ታጣፊ ሆኖ በአጭር ሜዳ ላይ በዝቅተኛ ፍጥነት (በሰዓት 72 ኪ/ሜ ብቻ) ወደ አየር ሊነሳ ይችላል። ለማረፍ በሚቃረብበት ጊዜ በዝቅተኛ ፍጥነት ለማሰራጨት የሚያስችሉ ክንፉ ላይ የተገጠሙ «ሰሎትስ እና ፍላጥስ» አሉት። መሬት ላይ በሚሸከረከርበት ጊዜ ለመቆጣጠር የሚያስችል የእግር ፍሬን ጭምር ያለው በጊዜው የተሟላ አዲስ ዓይነት አይርፕላን ነበር። የዚህ አይርፕላን ሞተር ጃኩብ ኤል-4፣ 225 የፈረስ ጉልበት ያለው ባለ 7 ሲ.ኢ.ጊ.ደ. ክብ ሞተር ነው። የሚበርበት ፍጥነት በሰዓት ከ240 - 250 ኪ/ሜ ሆኖ በሰዓት እስከ 272 ኪ/ሜ ድረስ ለማሰራጨት ይችላል። ክንፍቹ ውስጥ ያሉት አራት ጋኖች እያንዳንዳቸው 110 ሊትር ነጻጅ ይይዛሉ። ጋኖቹን ሞልቶ ከተነሣ የአምስት ሰዓት ርቀት በረራ እከናውኖ የ30 ደቂቃ ትርፍ ነጻጅ ሊኖረው ይችላል። አምስት ሰዎች ከነአብራሪዎቹ ይዞ 7000 ሜትር ከፍታ ድረስ ይወጣል። (የበረራ ሕግ እንደሚያዘው ከ4000 ሜትር ከፍታ በላይ ለማሰራጨት ለያንዳንዱ ሰው የአክሲደን ጭምብል ያስፈልጋል።)

ኤን ሲ.14405 ከአሜሪካ በረራውን የጀመረው ፈረንሳይ ለነበሩት የፋብሪካው ተወካይና ለሲ. ኤ. ኤ. ዲሬክተር ለሚስተር ማውሪስ ሳል ለማሳየት ነበር። ሚስተር ሬኔ ድሩሌ የተሰኙ ፓይላት ይህን አይር ፕላን በአውሮፓ ዋና ዋና ከተማዎች ማለትም በብሩሲል፣ አንትርፕ፣ በርሊን፣ ጆኔቭ፣ ሉዜንና ባርሰሉና በመዘዋወር አስተዋውቀዋል። ማድሪድ ስፓን ሲደረሱ ኒው ፓርት 29 ከምትባል አይርፕላን ጋር ተወዳድረው አሸንፈዋል። በመቀጠልም ወደ ሮማ፣ ሚላናና ቶሪኖም በርረዋል።

ኢትዮጵያ ከጣሊያን ጋራ ወደ ጦርነቱ መግባቷ ስለነበረ ሚስተር ድሩሌ አይርፕላኑ ለኢትዮጵያ እንዲሸጥ ሀሳብ ያቀርባሉ። ይህን ሀሳብ ለመፈጸም በሽፋን ለመሥራት እንዲቻል አንድ እቅድ ያወጣሉ። ይኸውም፣ የፋብሪካው ተወካይ የሆኑት ሚስተር ሳል ሚስተር ድሩሌንና ጋዜጠኛውን ሔንሪ ቪልሞሪን አስተዋውቀው የፓሪስ ስዋር (የፓሪስ ምሽት) ለተባለ ጋዜጣ የድርጅቱ የጦር ሜዳ ጋዜጠኛ እንዲያደርጓቸው ይጠይቁና በዚህ ዘዴ ለግሪክ፣ ግብጽና ኢትዮጵያ ቪዛ

እንዲያስወጡላቸው ትብብራቸውን ይጠይቃሉ። ይህን ከአጠናቀቁ በኋላ ከፓሪስ ተነስተው በአቴን መርሳ ማትሩ አሌክሳንድሪያ ካይሮ አድርገው በጥቅምት 1928 ዓ.ም አስዋን ይደርሳሉ። አስዋን ትንሽ ሜዳ ላይ ሲያርፉ ካላየት ጉድጓድ ውስጥ ይገቡና አይርፕላኑ በድንገት ይቆማል። በአቅራቢያው ከሚገኝ ከተማ አንድ ፎርድ ካሚየን አግኝተው ይከራዩና ከጉድጓድ ጎትቶ ያወጣላቸዋል። ከዚያም አይርፕላኑን ለማሠራት ጥቀምት 9 ቀን 1928 ዓ.ም ወደ ካይሮ ይመለሳሉ።

ካፕቴን ድሩሌ ከጥቂት ሳምንታት በኋላ ጉዞአቸውን ሲጀምሩ አንድ ጋዜጠኛና የጀርመን አየር ጋይል ፓይላት የነበሩት ካፕቴን ስትሪንክ አብረዋቸው ተጓዙ። ከካይሮ ተነስተው ሉክሶር ከዚያም ወደ ዋዲ ሐልፋ በርረው ከሰላ ሲደርሱ ጉዟቸውን ለመቀጠል ይከሰታሉ። ወደ «ዋዲ ሐልፋ እንመለሳለን» ብለው ይነሱና አቅጣጫቸውን ለውጠው ወደ ፓርትሉዳን ያመራሉ። ፓርትሉዳን እንደደረሱ የጋዜጠኛ መታወቂያቸውን ሲያሳዩ በረራውን እንዲቀጥሉ ይፈቀድላቸዋል። (በአንድ አገር ውስጥ ያሉ ሁለት ከተሞች በዚያን ጊዜ ግንኙነት እንደሌላቸው ያስረዳል።)

ከዚህ በኋላ ለቀረው ጉዞ የአይርፕላኑን መቀመጫ ነጻጅ በተሞሉ ታኒካዎች ይጭኑትና ጉዞዎቻቸውን ይጀምራሉ። ይህን ያደረጉበት ምክንያት የጣሊያን ግዛት በነበረችው ኤርትራ ላይ ላለመብረርና በቀጥታ ጂቡቲ ሊያደርሳቸው የሚችለውን ነጻጅ ለመያዝ ነበር። ከብደታቸው ከፍ ያለ ስለነበረ ቀዝቀዝ ባለበት ጊዜ ከለሊቱ ስምንት ሰዓት ቢነሱም ካሰቡት በላይ ተቃራኒ ነፋስ ያጋጥማቸውና አስመራ ማረፍ ይገደዳሉ። በዚህ ጊዜ ጣሊያኖች ወደ ኢትዮጵያ የሚያዘምቱትን ጦር አስመራ ላይ እያዘጋጁ ነበር። በቦታው የነበረው የጣሊያን ኮሎኔል ጋዜጠኝነታቸውን ሳይጠራጠር አምኖ ነፃ ቁርስ አብልቶ 50 ሊትር ነጻጅ ሰጥቷቸው በረራቸውን ቀጥለው ጂቡቲ ደረሱ።

ጂቡቲ ሲገቡ የንጉሠ ነገሥቱ ጸሐፊና የቀድሞ የሚስተር ድሩሌ ወዳጅ የነበሩት አቶ ታደሰ መሸሻ ተቀባሊቸው። ወደ አዲስ አበባ የበረራ ፈቃድ ለማግኘት ሳምንት መጠበቅ ነበረባቸው። አዲስ አበባ እንደደረሱ አይርፕላኑን ያመጡት ለመሸጥ መሆኑን አስረድተው ለሙከራ ከተፈለገ አድዋ ጦር ግንባር ድረስ አብርረው መልዕክት ለማድረስ እንደሚችሉ ሲያስረዱ፣ እዚያው የነበሩ አንድ የአሜሪካ ጋዜጠኛና ፊልም አንሺ፣ ጣሊያን ከሰፈረበት ጦር ግንባር ላይ ዞረው ለማሰራጨት ከቻሉ የአገልግሎት ዋጋ 12,000 የአሜሪካን ዶላር እንደሚከፍሉ ያስታውቃሉ። ሚስተር ድሩሌ ጥቅምት 29 ቀን 1928 ዓ.ም በረራውን

ይፈጽሙና ለዚህ አገልግሎት 120,000 የፈረንሳይ ፍራንክ ይከፈላቸዋል። ሌሎችም ተጨማሪ በረራዎች ወደ ጦር ግንባር ያደርጋሉ። ኢትዮጵያዊው ፓይሎት ባቢችፍንም በአይሮፕላን ያሰለጥኗቸዋል። እግሯ መታጠፉን ባቢችፍ አልወደዱም። ኢትዮጵያውያን በተረከቧት በስድስት ሳምንታት ውስጥ ስታርፍ ተሰብራ ከታደሰች በኋላ በረራዋን ቀጥላለች። በጊዜዋ በጣም ዘመናዊ የሆነች አይሮፕላን ነበረች።፤

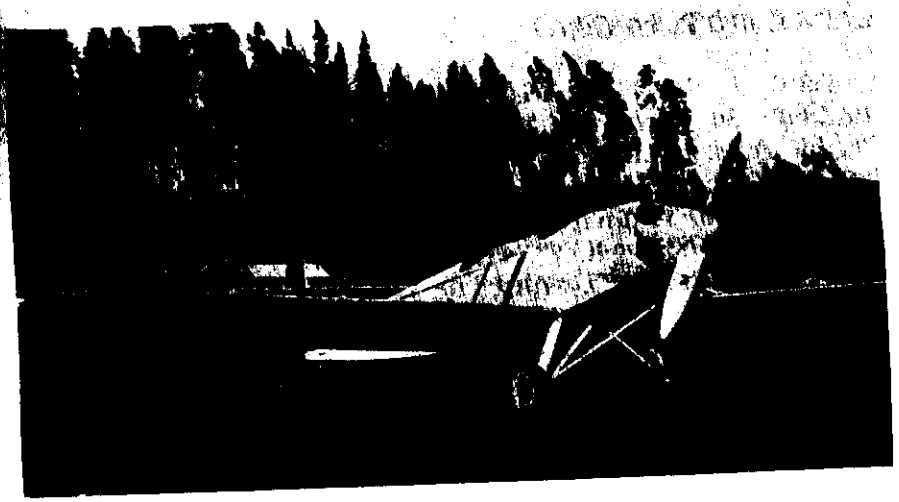
ሚስተር ዌበር ብዙ የጦር መሣሪያ በዚች አይሮፕላን እንዳንጓዙ ጽፈዋል። ብዙ ባለስልጣናችንም ከቦታ ቦታ ወስደዋል። በመጨረሻ ንጉሠ ነገሥቱ ሚያዝያ 23 ቀን በባቡር ወደ ጅቡቲ ሲጓዙ አዲስ አበባ ሽብርና ዝርፊያ ስለነበረ ዌበር በሬዲዮ የእንግሊዝ ኤምባሲን ርዳታ ጠይቀው ሚያዝያ 26 ቀን ከንጋቱ አስራአንድ ሰዓት በተላከላቸው አንድ መኪና 20 የህንድ ሲክ ወታደሮች ታጅበው ከመካኒካቸው ጋር ጃንሚዳ ሲደርሱ አይሮፕላኖቹ ማንም ሳይነካቸው ተደርድረው ቆመዋል። ነዳጅ ተሞልታ የነበረችውን አይሮፕላን ምንም ዝግጅት ሳያስፈልጋት አስነስተው ሁለቱ ወደ አየር ይወጣሉ። ከዘበኞቹ በተተ ኮሰ ጥይት አይሮፕላኗ ሦስት ቦታዎች ተመታለች። ሆኖም በረራውን ቀጥለው አቅጣጫቸውን ወደ ሱዳን በማድረግ ሮዘሪስ ከምትባለው ከተማ ያርፋሉ። ከዚህ በኋላ ወደ ካርቱም ለመብረር ፈቃድ ስላላገኙ አይሮፕላኗን ጥለው ሁለቱም እግራ አውጪኝ አሉ።

ኢትዮጵያ 1

ሚስተር ዌበር (Ludig Weber) ማሠልጠኛ ሊሆኑ የሚችሉ ከባሕር ጠለል 2740 ሜትር ከፍታ ላይ በቂ ኃይል የሚኖራቸውን አይሮፕላኖች አዲስ አበባ ውስጥ ለመስራት ጥላን ያወጣሉ። ለሞዴልነትም ኢ-7 በመባል የታወቀችውን የጀርመን አይሮፕላን ለመጠቀም ይወስናሉ። አይሮፕላኗን ለመስራት ቀላል ከመሆኑም ሌላ ለማደስና አገልግሎትም ላይ ለማዋል አስተማማኝ ነበረች። የኢ-7 አይሮፕላን ባለቤት የነበሩት ዲፕሎ ኤን ጁ ዊልያም ቮን ኔስ (Dipl. ing. Wilhelm von Nes) ለሞዴልነት መመሪያን ይስማማሉ፤ ንጉሠ ነገሥቱም ሥራው እንዲቀጥል ይፈቅዳሉ።

አዲሷ ኢትዮጵያ 1 አይሮፕላን ባለ ሁለት መቀመጫ ሆኖ 7.32 ሜትር ወርድ ኖሯት የተሠራችው ለማስተማሪያ እንድትሆን ታስቦ ነበር። ሞተሯ ምልተር ቪነስ ባለ 7 ሲልንደር ክብ ሆኖ የተሰራና በ1800

(በደቂቃ የሞተር ዙሪያ) 115 የፈረስ ጉልበት የሚሰጥ ስለነበረ በጊዜው ከነበሩት አይሮፕላኖች ኃይለኛ ሆኖ ተገኘች።



ኢትዮጵያ 1

ኢትዮጵያ 1 ምናልባት የመጀመሪያዋ አፍሪካ ውስጥ የተሰራች አይሮፕላን ሳትሆን አትቀርም። የማሰልጠኛ አይሮፕላኖችን የመስራት አቅዳ የተጠናቀቀው ወደ 1927 ዓ.ም ውስጥ ሆኖ ሥራው የተጀመረው ሦስት አይሮፕላኖች ለመፈብረክ ነበር። በ1928 ዓ.ም የኢትዮጵያ 1 ሥራ ተጠናቀቀና በንጉሠ ነገስቱ ሴት ልጅ ስም "ዐሐይ" ተብላ ተሰይሟ የመጀመሪያ በረራዋ በታገላለጠ ወር ሞቃታማ በሆነበት ቀን ተከናወነ። ከባሕር ጠለል በላይ 2740 ሜትር ከፍታ ካለው የአዲስ አበባ የአይሮፕላን ማረፊያ ወደ አየር የተነሳችው 150 ሜትር በማክብክብ ነበረ። አይሮፕላኗን መሬት ላይ የማሽከርከር፣ አየር ላይ በረራውን መቆጣጠሩና መልሶ የማሳረፉ ክንውን በማያስደስት አኳኋን ተፈጸመ። ክንፏ ስር ከዳር እስከ ዳር የተሰራው ፍጥነት ቀንሶ ለማንሳፊፍ የሚያሰችል (ፈላጊነት) መሳሪያ የማረፍ ፍጥነቷን እስከ 50 ኪሎ ሜትር በሰዓት ዝቅ ለማድረግ አስችሏታል።



በዚህ አይነት አስተራረፍ 100 ሜትር ላይ ትቆማለች። ከ2740 እስከ 3760 ሜትር ከፍታ ለመድረስ የሚወስድባት ጊዜ ሰዓት ደቂቃ ሲሆን እስከ 6100 ሜትር ከፍታ ለመብረር ትችላለች። ከፍተኛው ፍጥነቷ በሰዓት 185 ኪሎ ሜትር ሆኖ በቁጠባ በሰዓት 150 ኪሎ ሜትር ትበራለች። በአጠቃላይ ግራም ድንቅ የሆነች የማስተማሪያ አይርጥላን ኢትዮጵያ ውስጥ ተሠርታለች።

ኢትዮጵያ 1 ጣሊያኖች አዲስ አበባ ከመግባታቸው በፊት ጠቅላላ የበረረቸው 30 ሰዓት ብቻ ነበር። ጣሊያኖች ጃንሜዳ ዛፍ ስር ቆማ ያገኙትና ለጥቂት ጊዜ አዲስ አበባ አካባቢ ካበረረች በኋላ ወደ አገራቸው ወሰደዋት ቪቻ ዲቪሌ ሙዚየም ውስጥ «የንጉሥ አይርጥላን» በመባል እስከአሁን ለሕዝብ ትታያለች። አይርጥላኗ ወደ ኢትዮጵያ መጥታ ከአብዮቷን ሙዚየም ቅርሶች ጋር እንድትደባለች የሚደረገው ቅስቀሳ እንዲቀጥልና የሚመለከታቸው የመንግስት ባለ ስልጣኖች አጥብቀው እንዲገፉበት ያስፈልጋል።

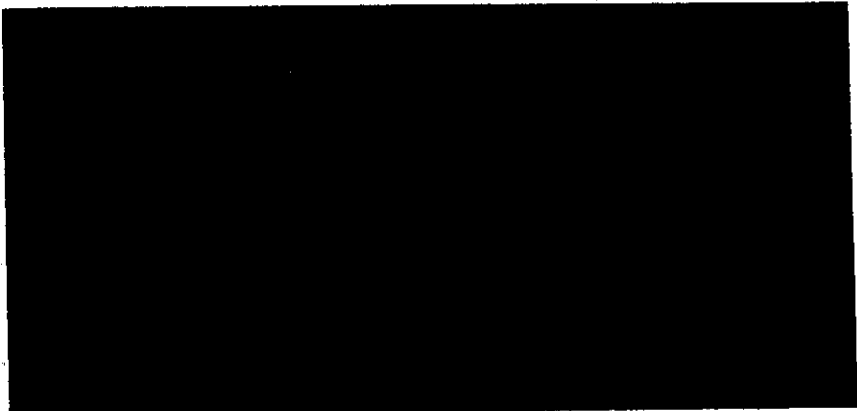
በአዲስ ኃይለሥላሴ ዘመን መንግሥት በአየር ኃይል ሃሳብ ጠንባሽነት በዳርጋው አይርጥላን ማረፊያ (ልደታ) የአይርጥላን ሙዚየም ለመክፈት ታሰቦ ጥቂት አይርጥላኖች ተሰብስበው ነበር። በአሁኑ ጊዜ የት እንደደረሱ አላውቅም። ሙዚዩሙን መልሶ ለማቋቋም የሚጥሩት ፕሮፌሰር ሪፑብሊካኖቻቸው አባሎቻቸው ከፍተኛ ምስጋና ይደረጋቸውና ጥረታቸው ከተሳካ ለአሁኑ ትውልድ በአጅ የሚዳሰሱ የአቪዩቫን ውጤቶችን በማሳየት ጠቃሚ እውቀት እንዲያገኙ ያስችላል። እንደዚህ ዓይነቱን ትርኢት ለሕፃናት ማሳየት እኛ ያላገኘነውን ዕድል ሰጠን ማለት ነው። በዚህ ጉዳይ የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ከፕሮፌሰር ፓንክረስት ጋር ተገናኝቶ ስለ ኢትዮጵያ 1 ያቀረበላቸውን ታሪክ በአንግሊዘኛ በኢንተርኔት አሰራጭተዋል።

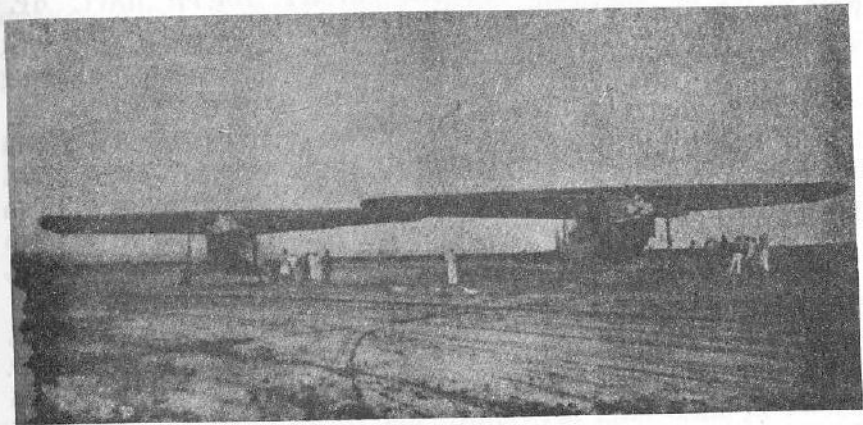
ፎክር ገቢ/3 ሞተር

በግንቦት ወር 1922 የተፈበረከው ቢ. ኤች. -192 አይርጥላን ለስዊዘርላንድ አየር መንገድ ከተሸጠ በኋላ ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ በ1925 በስዊዘርላንድ አየር መንገድ አርማ እንዳለ፤ በ450,000 የፈረንሳይ ፍራንክ ይገዙታል። በግዢው ኮንትራት መሰረት ሦስቱ ባለ 380 ፈረስ ጉልበት ሞተሮቹና አይርጥላኑ ሙሉ ለሙሉ ታደሶ የመንገደኛው ክፍል በንጉሠ ነገሥቱ አርማ አገጣጠም ስዊዘርላንድ አየር መንገድ ወደ አዲስ አበባ አምጥቶ እንዲያስፈልግ ይስማማሉ።

በዚህ መሠረት የስዊዘርላንድ አየር መንገድ የፓይሎቶች አለቃ በነበሩት ምልታር ሚትል ሆርከር (Walter Mittelholzer) አብራሪነት ከከረከ ጥር 25 ቀን 1926 ተነስተው 7118 ኪሎ ሜትር የሆነውን ርቀት በ46 ሰዓት ከ18 ደቂቃ በረራ አጠናቀው አዲስ አበባ የካቲት 15 ቀን ደረሱ። ከሳቸው ጋር የመጡት መንገደኞች፤ ሎርድ ክላይደል (Clydesdale)፣ የጂኦሎጂ ፕሮፌሰር የነበሩት ሞርፍ (Morf)፣ ፎቶግራፍ አገሺው በርነር (Berner)፣ ሁለት ወይዘሮችና የእንግሊዝ ተወላጅ የሆኑት የአይርጥላኑ መካኒክ ሙሴ ሜዶው (Meadow) ነበሩ። ኢትዮጵያ ከመድረሳቸው በፊት መጨረሻ ያረፉት ከሰላ ከምትባለው የሱዳን ከተማ ሲሆን ከሰሜን በኩል በአይርጥላን ወደ ኢትዮጵያ ለመግባት ሲፈቀድ የመጀመሪያው ጊዜ ነበር። ከከሰላ ተነስተው ሁለት ሰዓት ከበረሩ በኋላ የጣናን ሐይቅና በራስ ደጀን ተራራ አካባቢ ያሉትን ከፍተኛ ቦታዎችንና የአባይን ሽለቆ ለማየት ችለዋል።

ግርማዊ ጃንሆይ አይርጥላኑ እንዲራ ለአንግሮቹ የሽምጋኝ ግላጭ አድርገዋል። አይርጥላኑ አዲስ አበባ ላይ በተደረገለት የበረራ ሙከራ 1,300 ኪሎ ግራም ጭነት ጭኖ ለመነሳት 2,500 ሜትር ማኩብኩብ ነበረበት። 6,000 ሜትር ከፍታ ለመድረስም 40 ደቂቃ ወስደበታል። ጦርነቱ ከታወጀ በኋላ ንጉሠ ነገሥቱ በሙሴ ኮርገጮ ፓይሎትነት ሦስት ጊዜ ተጠቅመውበታል። ሜጀር ሚሽካም በዚህ አይርጥላን ሠልጥነው አብረውታል።





6:hc

ሚያዝያ 23 ቀን 1928 ዓ. ም. ንጉሠ ነገሥቱ በባቡር በጂቡቲ በኩል ወደ እንግሊዝ አገር ለስደት ሲሄዱ ከአዲስ አበባ ደቡብ ምዕራብ 120 ኪ/ሜ ርቀት ላይ ከተደበቀበት ቦታ እንዳለ ይጠብቁት የነበሩት ግለሰቦች በእሣት አቃጥለውታል።
ከ1928ቱ ጦርነት በፊት ኢትዮጵያ የነበሯት አይሮፕላኖች ከዚህ የሚከተሉት ነበሩ፡-

- ሦስት 25ኤ ፓቴዝ
- አንድ ጁኑከር ደብልዩ 33
- አንድ ፊያት ኤ ኤስ 1
- አንድ ዴብሊንድ ሞዝ 60ሲ
- ሁለት ፋርማስ 192
- አንድ ብሬዳ 25
- አንድ ፎክር ትራይሞተር
- ሁለት ፎክር 8ኤ
- አንድ ቤች ክራፍት
- አንድ ብሬዳ አንድ
- አንድ በኢትዮጵያ የተሠራችው ፀሐይ እና አንድ ሂስፓንዮና።

የወልወል ግጭት ሲቀሰቁስ በኢትዮጵያ በኩል የነበሩት ከላይ የተዘረዘሩት 16 በመማሪያ ደረጃ ያሉ አነስተኛ አይሮፕላኖች ናቸው። በጣልያን በኩል በመጀመሪያ ለዚህ ግጭት የተላኩት ዘጠኝ ተዋጊ አይሮፕላኖች ሲሆኑ በ1928 ዓ.ም በአጋዴኑ ጦርነት ያሰለፏቸው 90 አይሮፕላኖች ናቸው። በሰሜኑ ጦር ግንባር 500 አይሮፕላኖች አሰልፈዋል ። በዚህ አንድ ትውልድ ባለቀበት ጦርነት በአየር ላይ የጣሊያን ጦር የበላይነቱን ስለያዘ ነበረ ለአምስት ዓመታት በመሬታችን ላይ ሊቆይ የቻለው። ለዚህም ነው፤

በሰማይ መጣ አንጂ በማናውቀው አገር በምድርም ቢሆን መች ይገባ ነበር የተባለው።

አፍሪካ አሜሪካዊው ጆን ሲ ሮቢንሶን

የኢትዮጵያ የአቪዩሽን አጀማመር ታሪክ ሲነሳ በ1920ዎቹና ከጦርነቱም በኋላ ኢትዮጵያን ያገለገሉት ጥቁር አሜሪካዊው የጆን ሮቢንሶን ስም አብር ይወሳል። ዋሽንግተን በሚገኘውና ስሚሶኒያን ማዕከል በመባል በሚታወቀው ቤተመክከር ፎቶግራፋቸው ከሚታየው ዝነኛ ጥቁር አሜሪካውያን አብራሪዎች (1988 ዓ ም) መካከል አንዱ የጆን

ሲ ሮቢንሶን ሲሆን ከስሩ እ.ኤ.አ. በ1934 ዓ.ም ኢትዮጵያን ለመርዳትና ለማሰልጠን መሄዳቸውን የሚገልጽ ጽሑፍ አለ። ፎቶግራፉን የተነሱት ኢትዮጵያ ከጀርመን ከገዛችው ጁንከር ከሚባለው አይሮፕላን አጠገብ ቆመው በዚያን ጊዜ የአብራሪዎች መለያ የነበረውን ልብስ በመልበስ ለመብረር እንደተዘጋጁ ነው።

ሮቢንሶን በ1927 ዓ. ም. ኢትዮጵያ ሲደርሱ ንጉሠ ነገሥቱ የካፕቴንነት ማዕረግ ስለሰጧቸው ሦስት ወርቃማ ጥብጣብ ያለው የማዕረግ ምልክት ከደንብ ልብሳቸው እጅግ ላይ አድርገው ከኢትዮጵያ ሠራዊት ጋር ተቀላቀሉ። ነገር ግን ቀደም ሲል ከመጡት ከጁሊያን ጋር አልተስማሙም። ከጣሊያን ጋር የነበረው ጦርነት እየተፋፋ መሆኑ ሲሄድ፤ ሮቢንሶን በጥቅምት ወር 1928 ዓ.ም ወደ ሀገራቸው ተመልሰው በፊት ለጥቁሮች በበጎ አድራጎት መልክ ቺካጎ ውስጥ የበረራ ማዕከል ለማቋቋም ጥረት አድርገዋል።

ከዚያም ምኞታቸው በሁለተኛው የዓለም ጦርነት በፓይለትነት ተቀጥረው ለመዋጋት መሆኑን በመግለጽ የአሜሪካ አየር ኃይል በወደ ዘማችነት እንዲቀጥራቸው ለጦር ሚኒስቴር የሲቪል መቅጠሪያ ክፍል አመለከቱ። (በዚህ ጊዜ ማዕረጋቸው ወደ ኮሎኔልነት ከፍ ብሏል)። በዚህ ማመልከቻቸው የ25 ዓመታት የሥራ ልምዳቸው በአውቶመካኒክና በአቪዩሽን ቴክኒሺያንነት፣ በመጨረሻዎቹ 15 ዓመታት በአብራሪነት መሥራታቸውን እንዲሁም ቺካጎ ውስጥ ከሚገኘው ከርቲስ ራይት ኤሮኖቲካል ዩኒቨርሲቲ ጋር በመተባበር በረራ ማስተማራቸውንና ከተማሪዎቻቸውም አብዛኛዎቹ አየር ኃይል መቀጠራቸውን ገልፀዋል።

በኢትዮጵያ ቆይታቸውም ስለነበረው ሁኔታ ሲያብራሩ የንጉሠ ነገሥቱ አየር ኃይል ባልደረባ ሆነው በፓይለትነት ከጣሊያኖች ጋር በአየር ውጊያ መጋጠማቸውን፣ 700 የውጊያ ሰዓት ማስመዘገባቸውን፣ ውጊያው ቀላል እንዳልነበረና ከጦሩ የአሳት ወላፊን ውስጥ እንደነበሩ አስታውቀዋል።

ኢትዮጵያ ውስጥ በቆዩበት አንድ ዓመት ውስጥ ከአዲስ አበባ ወደ ደቡብ ጁጂጋ በመመላለስ ለሁለት ጦር ግንባሮች አስቸኳይ መልእክት አመላልሰዋል። ወደ ማይጨው ጦር ግንባር በተመሳሳይ ሁኔታ በአይሮፕላን መልእክት አድርሰዋል። በዚህ መጽሐፍ ደራሲ አስተያየት 700 የበረራ ሰዓት ብዙ ነው። በዚህ ላይ ኢትዮጵያ ከጣሊያን ጋር የአየር ውጊያ አላደረገችም። በዚህ ጊዜ የነበሩት የፈረንሳይና የኢትዮጵያ

ፓይሎቶች ብዙ ሆነው ሳለ አይሮፕላኖቹ ጥቂት ስለነበሩ ይህን ያህል ብዙ ሰዓት የመብረር ዕድል አልነበራቸውም። የሆነው ሆኖ ማመልከቻቸው ተቀባይነት አላገኘም። ቼካን አካባቢ ከሚገኘው 8ኛው አርሚ አቪዩሽን ገብተው የበረራ ትምህርት ተካፍለዋል። ለሲቪል የአየር ቅኝት ማገልገላቸውም ይታወቃል። በጊላም በአይሮፕላን መካኒክነት ከሚያገለግሉበት የአሜሪካ ጦር ሠራዊት በ1943 ዓ. ም. ተሰናብተዋል።

ሮቢንሰን ለሁለተኛ ጊዜ በ1936 ዓ.ም ሌሎች ሰባት ጥቁር አሜሪካውያንን ይዘው ወደ ኢትዮጵያ በመምጣት የአየር ኃይል የትምህርት ፕሮግራም ሀላፊ ተብለው በወር 500 የአሜሪካ ዶላር ደመወዝ እየተከፈላቸው ተቀጠሩ። የበላይ አለቃቸው ሜጀር ሚሽካ ባቢችፍ ሲሆኑ ስምምነት አልነበራቸውም። ከአቶ ተክሌ ሮሮ ጋራም ግብ ግብ እንደ ነበራቸው ይነገራል። ስምንቱም አሜሪካኖች አይሮፕላን ጣቢያ ከሚጠብቁ ዘበኞች ጋር ጠብ ሲጀምሩ ገንዘብ ማግኘት ስር ይተዳደር ወደነበረው ኦርማ ጋራኽ ግቢ እንዲዘዋወሩ ተደረገ። ብዙም አልቆዩ ከሮቢንሰን በቀር ሰባቱ ጥቁር አሜሪካኖች ወደ ሀገራቸው ተመለሱ።



ኮሎኔል ጆን ሲ ሮቢንሰን

ሮቢንሰን ግን ልዑል መኮንን ያቋቁሙትን አየር መንገድ (ሱልጣን አየር መንገድ) ለመርዳት ኢትዮጵያ ይቀራሉ። የግል አየር መንገዱ ሥራውን እስከሚጀምር በጊዜያውነት የሲቪል በረራ አስተማሪ ሆነው አየር ኃይል ከኮሎኔል ቮን ሮዘን ስር ይመደባሉ። ወ/ሮ አሰገደች አሰፋ ለአየር ክብብ በግላቸው እየከፈሉ ሲማሩ የክብቡ ንብረት በነበረችው ታይገር ሞዝ አይሮፕላን አሰልጥነው ለብቻቸው ለማብረር አስችለዋቸዋል። መኖሪያቸው ከዝነኛው ጋዜጠኛ ከዴቪድ ታልሶት ጋር ካዛንቺስ ከሚባለው ሠፈር ሆኖ ውሏቸውና ወዳጅነታቸው ከትልልቆቹ ባለሥልጣኖች ጋር ነበር።

በዚህ ሁኔታ እየሠሩ እያሉ ነሐሴ 15 ቀን 1939 ዓ.ም አዲስ አበባ አይሮፕላን ማረፊያ ግቢ ውስጥ ኮሎኔል ሮቢንሰን ኮሎኔል ቮን ሮዘንን ግራ አይናቸው አካባቢ በቦክስ መትተው ከመሬት ላይ ከዘረሯቸው በጊላ ረጋገጧቸው። ኮሎኔል ሮቢንሰን በዚህ ወንጀል ተከሰው ታሰሩና በገንዘብ ዋስትና ተፈትተው በፍርድ ቤት ክርክራቸውን ቀጠሉ።

ኮሎኔል ቮን ሮዘን ሆስፒታል ገብተው ለ16 ቀናት ተኝተው ቢታከሙም ጭንቅላታቸው ስለተጎዳ ለ60 ቀናት ከበረራ ታገዱ። ቮን ሮዘን የአየር ኃይል ጸሐፊ የነበሩትን አቶ አሰፋው ወልደ ጊዮርጊስን ምስክር ቆጥረው ክስ መሰረቱ። ኮሎኔል ሮቢንሰን ጥፋታቸውን እምነው «ቮን ሮዘን በንግግራቸው መሀል እጃቸውን ሲያነሱ ሊመቱኝ መስሎኝ ለመከላከል ስል ቀድሜ መትቻቸዋለሁ። መሬት ከወደቁ በጊላ ሊረግጡኝ ሲሉ አንድ እግራቸውን ይገጤ የረገጥኩት ለመከላከል ብዬ ነው» የሚል መልስ አቀረቡ።



አቶ አሰፋው ወልደጊዮርጊስ በጸሐፊነት በመጀመሪያ ከተቀጠሩት የአየር ኃይል ሲቪል ሠራተኞች አንዱ



ኮሎኔል ጆን ሰ. ሮቢንሰን

የአየር ኃይል ጸሐፊ የነበሩትን አቶ አስፋው ወልደ ጊዮርጊስን ፆስታሊ ቆጥረው ክስ መሰረቱ። ኮሎኔል ሮቢንሰን ጥፋታቸውን አምነው «ቮን ሮቢን በንግግራቸው መሀል እጃቸውን ሲያነሱ ሊመቱኝ መስሎኝ ለመከላከል ስል ቀድሜ መትቻቸዋለሁ። መሬት ከወደቁ በኋላ ሊረግ ጡኝ ሲሉ አንድ እግራቸውን ይገዜ የረገጥኩት ለመከላከል ብዬ ነው» የሚል መልስ አቀረቡ።



አቶ አስፋው ወልደጊዮርጊስ በጸሐፊነት በመጀመሪያ ከተቀጠሩት የአየር ኃይል ሲቪል ሠራተኞች አንዱ

ጉዳዩን ስዊድናዊ፣ እንግሊዛዊና ኢትዮጵያዊ ጻኞች ባሉበት ችሎት ታይቶ የአራት ወራት እስራትና 300 ብር ካሳ ለተባዳይ እንዲከፍሉ ተፈረደባቸው። ውሳኔው በይግባኝ እስከ አፈንጉሥ ድረስ ቢቀርብም በመጀመሪያ በከፍተኛ ፍርድ ቤት በኢትዮጵያ ሕግ መሰረት የተሰጠው ፍርድ እንዲጸና ተወሰነ። በኋላ ግን እስራቱ በ700 ብር መቀጫ ተለውጧቸዋል።

ይህ ዜና ኒውዮርክ ለሚገኘው አሶሺዬትድ ፕሬስ፣ ካይሮ ለነበረው ሬውተርና ለስተኮልም ጋዜጦች በየወኪሎቻቸው አማካይነት በመድ ረሱ ሮቢንሶን ስለፈጸሙት የድብደባ ወንጀል ጽፈው ነበር። ሆኖም በሁለቱም መንግሥታት የዲፕሎማሲያዊ እርምጃ አልተወሰደም።፡፡

ከዕለታት አንድ ቀን ኮሎኔል ሮቢንሶን፣ የበረራ ትምህርታቸውን ጨርሰው አብረዋቸው ይለማመዱ ከነበሩት ጣሊያኖቸው ሲኞር ብሩኖ ጋር ናዝሬት በአደጋ ለተጎዳ ሰው ደም ለማድረስ ልደታ አካባቢ ከሚገኘው ከዱሮው አይሮፕላን ማረፊያ በችኮላ ተነሱ። በበረራ ክብብ ትምህርት ቤት አይሮፕላን በቂ ዝግጅት ሳያደርጉ መነሳታቸውን የሚያመለክቱት ምክንያቶች አንደኛ ለመነሳት ማከብከብ የጀመሩት ከሜዳው ጫፍ አልነበረም። ሁለተኛው ወደ ነፋስ አቅጣጫ በመነሳት ፈንታ የነፋሱን አቅጣጫ ይዘው ተነሱ፣ ሦስተኛ ሽቅብ ወደ ሰሜን ምዕራብ አቅጣጫ የተነሱት አይሮፕላን በቂ ፍጥነት ከማግኘቷ በፊት ነበር። አየር ላይ ተነሳፋ በረራዋን ለመቀጠል በቂ ፍጥነት ያሳገኘችው አይሮፕላን በመዞር ላይ እያለች ከጦር ኃይሎች ሆስፒታል በስተጀርባ ወድቃ በእሳት ተቃጠለች። ኮሎኔሉ በእሳቱ በመጠነ ቢጎዳም መሬት ላይ በመንደባለል ለማጥፋት ችለው ነበር። ጣሊያኖቸው ግን ሰውነታቸው በእሳት እንደተያያዘ ስለሮጡ ወዲያው ሞቱ። ኮሎኔል ሮቢንሶን ሆስፒታል ገብተው በህክምና ቢረዱም ከአስር ቀናት በኋላ አርፈው የቀብር ስነስርዓታቸው በጴጥሮስ ወጃውሎስ ቤተክርስቲያን ተፈጽሟል።፡፡

ቮን ሮዘን ማናቸው?

ካውንት ካርል ቮን ሮዘን ኢትዮጵያን በበረራ አንቡላንስ ሥራ ማገልገል የጀመሩት፤ ሄንክል የምትባለውን የግል አይሮፕላኖቸውን ይዘው ከኢትዮጵያ ቀይ መስቀል ማሕበር ጋር ደሴ ላይ ከተቀላቀሉበት ከ1928 ዓ.ም ጀምሮ ነው። አይሮፕላኖቸውን በመርከብ ጅቡቲ ወደብ ድረስ አምጥተው እዚያ ካገኛቸው ሚስተር ክራውስት (Kraust) ከተባሉ የወርቅ ማዕድን መርማሪ ጋር በመገጣጠም ጎዳር 26 ቀን 1928 ዓ. ም. ወደ አዲስ አበባ ሲያበሩ መንገዳቸው ላይ አሸዋ የቀላቀለ አውሎ ነፋስ

ተነስቶ ድሬዳዋ ለማረፍ ተገደዱ። ከዚያ ተነስተው በጠቅላላው ከ5 ሰዓት ከ 35 ደቂቃ በረራ በኋላ አዲስ አበባ ደረሱ። የአይሮፕላን ቀለም ነጭ ሆኖ የቀይ መስቀልና የኢትዮጵያ ሰንደቅ ዓላማ ምልክት ነበራት።

ቮን ሮዘን አዲስ አበባ እንደደረሱ ጥሩ አቀባበል አላገኙም። እንዲያውም የነበረው አስተያየት በየሀገሩ እየተዘዋወሩ ዝና ለማግኘት የሚፈልጉ የስዊድን መስፍን አድርገው ነበር የተመለከቷቸው። አይሮፕላኖቸው በአዲስ አበባ አካባቢ ክብደት ለማንሳት አቅም ስላልነበራት ከመጣች የበረረችው ለአንድ ጊዜ 30 ደቂቃ ብቻ ነበር።

በግንቦት 1928 ዓ. ም. ሌላ ፎክሮ ኤፍ 7 ኤ የምትባል አይሮፕላን ከፋብሪካው ከሆላንድ አብርረው በማምጣት ለቀይ መስቀል አገልግሎት ተጠቅመውበታል። ቮን ሮዘን በጦርነቱ ጊዜ ከሰጧቸው ብዙ አገልግሎቶች አንዱ የቀይ መስቀል ተወካይ የነበሩት ዶ/ር ሒላንደር የጣሊያን አይሮፕላኖች በጣሉት ሦምብ ቆስለው በአምቡላንስ በአነሷቸው ጊዜ ለዓለም ሕዝብ በጋዜጣ እንዲሰራጭ ጋዜጣዊ መግለጫ እንዲሰጡ አጥብቀው በጠየቁቸው መሰረት በፊልም ተቀርጾ በዓለም ተሰራጭቷል። የቀይ መስቀል ሐላፊ የነበሩት ዶ/ር ሒላንደር በሰጡት ጋዜጣዊ መግለጫ «የተጣለው የቦንብ ውርጅብን፤ ማንኛችንም ለምስክርነት እንዳንቀር ታስቦ የተደረገ ግፍ ነው» ብለዋል።

ቮን ሮዘን፣ አይሮፕላኖቸው «አባ ቃኘው» በሦምብ ከተደበደበ በኋላ ሄንክል አይሮፕላኖቸውን አቃቁ አይሮፕላን ማረፊያ ጥለው ከኢትዮጵያ ወጥተዋል። አይሮፕላኗን እንግሊዞች ፈታትተዋት አ. ቤስ ኩባንያ መጋዘን ተቀምጣ ነበር። ለጣሊያኖች የቮን ሮዘን አይሮፕላን መሆኗ የተነገራቸው ከሄርማን ጎሪን ጋር ያላቸውን ዝምድና በመጥቀስ ስለነበር የኢትዮጵያ ባንዲራ ምልክት ያላትን አይሮፕላን በጥላቻ መልክ ከማየት በቀር የኩባንያው አስተዳዳሪ ሚስተር ምርትስ እስከ ነበሩ ድረስ ንክች ሊያደርጓት አልቻሉም።፡፡

ጣሊያኖች አዲስ አበባን ከተቆጣጠሩ በኋላ በራስ እምሩ መሪነት ቢተወደድ ወ/ጳዲቅ ጠቅላይ ሚኒስትር ሆነው ጎራ ኢሊባር የተቋቋመውን የኢትዮጵያ መንግሥትና የምዕራብ ኢትዮጵያን ሁኔታ ለመመልከትና በተለይ የአባይን ምንጭ ለመያዝ እንግሊዞች ያስባሉ በተባለበት ጊዜ ለዚህ ተግባር አይሮፕላን ለማብረር፤ ቮን ሮዘን ሎንዶን ላይ ኮንትራት ይፈርማሉ። የሚያከሩትም የመለያ ቁጥሩ PH-EHE ፎክር 7ኢ የሆነውን አይሮፕላን ሲሆን ንብረትነቱ የመንግሥታት ማኅበር

ሆኖ፣ ግንቦት 1928 ዓ.ም በፕሮፌሰር ገልበርት ሙሬይ (Gilbert Murray) ስም የተመዘገበ ነው።



ቮን ሮዘን ያመጧት ሒንክል ዱ-21

ይህን አይሮፕላን አምስተርዳም ውስጥ ተረክበው ቀድሞ የእንግሊዝ ባህር ኃይል ባልደረባና በኋላም ኢትዮጵያ ውስጥ የእንግሊዝ ቀይ መስቀል አምቡላንስ ቡድን የትራንስፖርት ክፍል ኃላፊ የነበሩትን ኮማንደር ማውራስ ብሮፊልን (Maurice Brophil) መንገደኛቸው አድርገው ወደ ካርቱም በረሩ። ተጨማሪ ትእዛዝ በመጠበቅ ጥቂት ቀናት ካርቱም ካሳለፉ በኋላ ግንቦት 28 ቀን (ጁላይ 5 ቀን) ወደ ማላካል ከዚያም ሐምሌ 2 ቀን (ጁላይ 9 ቀን) ጉራ ይደርሳሉ።

በምዕራብ ኢትዮጵያ በራስ እምሩ የፀላይነት የተሰባሰበው አርበኛ በጉራ ከተማ አካባቢ በያለበት በሚዘዋወርበት ጊዜ ጣሊያኖች ይህን ክፍል ሀገር በፍጹም አልተቆጣጠሩትም ነበር። በዚህ ጊዜ በመንግሥታት ማኅበር ስም ኮሎኔል ቮን ሮዘን በአይሮፕላኑ ብዙ ስደተኞች ከጎራ ወደ

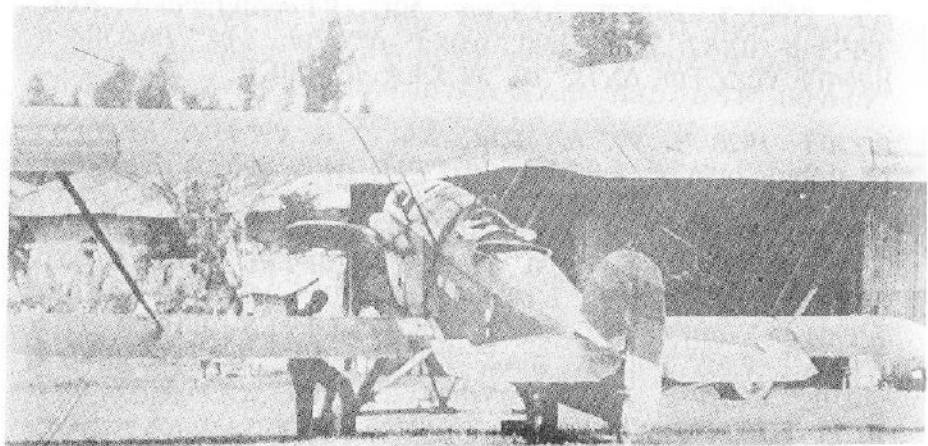
ሱዳን አመላልሰዋል። ፋሺስቱ የጣሊያን መንግሥት በረራውን ለማቆም ቮን ሮዘንን ይዞ ላመጣላቸው የአስር ሺህ ብር ወርታ እንደሚከፍሉ አውጀው ነበር። ቮን ሮዘን ወደ ሱዳን እንዲመለሱ ታዘዘው መጋቢት 25 ቀን 1928 ዓ.ም በካርቱም፣ ዋዲሐልፋ አድርገው ካይሮ ሲደርሱ የወረርሺኝ በሽታ ይዟቸው በጠና ታመሙ። እንደገና ሐምሌ 19 ቀን ጉዞአቸውን በመቀጠል አይሮፕላኗ በጥሩ ሁኔታ እንዳለች ሺፓል አምስተርዳም አይሮፕላን ጣቢያ ድረስ አብርረው አስረክበዋል።

ከጦርነቱ በኋላ ከስዊድን መንግሥት ለኢትዮጵያ በርዳታ መልክ የተላ ኩትን የልዩ ልዩ ሥራ ሙያተኞችና ቁሳቁስ የሚያመላልሰው አየር መንገድ ኃላፊ ሆነው በበረራ ላይ እንዳሉ የካቲት 24 ቀን 1938 ዓ.ም. ከዚህ ዓለም በሞት ከመለየታቸው በፊት የሚከተለውን የሕይወት ታሪካቸውን ተናግረዋል። (ይህ ታሪካቸው የተነገራቸውና የመዘገቡት በዚያን ጊዜ አዲስ አበባ የሚገኘው የአሜሪካ ቆንሲል ዋና ጸሐፊ የነበሩትና ካይሮ ድረስ አብረዋቸው የተጓዙት ሚስተር ዊሊያም ኢ ኮል ቶኒየር (William E. Cole, Jr.) ናቸው።)2

«ካውንት ቮን ሮዘን የዘር ሀረጎቻቸውን የሚቆጥሩት በ1500 ዓ.ም ገደማ ከጅኮዝሎቫኪያ ወደ ስዊድን ከፈለሱት ወገን ነው። ገና በዘጠኝ ዓመታቸው ለመጀመሪያ ጊዜ በአይሮፕላን ያበረራቸው በሒትለር ዘመነ መንግሥት የአቪዬሽን ሚኒስተር የነበሩት ሔርማን ጎሪን (Hermann Goering) ሲሆኑ የሳቸው የመጀመሪያ ባለቤት የቮን ሮዘን አክሱት ነበሩ። በዚህ ምክንያት ብዙ ጊዜ ከጎሪን ጋር ተገናኝተዋል። እንደ ቮን ሮዘን አባባል አክሱታቸው በሕይወት ቢኖሩ ኖሮ ጎሪን ያን ያህል ከሒትለር ጋር በናዚ ፖለቲካ ዓለም አይዘፈቁም ነበር የሚል አስተያየት ሰጥተዋል።

ሁለተኛው የዓለም ጦርነት እንደተቀሰቀሰ ቮን ሮዘን ከስዊድን ወደ በርሊን ለሚበር አየር መንገድ ያገለገሉ ነበረ። ባለቤታቸውን ጀርመኖች በሰለላ ጠርጥረዋቸው ከአስራሌላውያን ጋር አስረዋቸው ስለነበረ በየጊዜው ከቦታ ወደ ቦታ ሲያለዋውጧቸው በራሪ መሆናቸው ለመከታተል ረድቷቸዋል። ይህ አድራጎታቸው ወደ ኋላ ጊዜ የጀርመን ጄስታፖ(ፀጥታ ክፍል) ደርሰውበት ወደ በርሊን እንዳይበሩ አግደዋቸዋል።

የአሜሪካ ጦር በድል አድራጊነት በርሊን ሲገባ ባለቤታቸው ከአስር ቤት ተፈተዋል። ቮን ሮዘን ለጥቂት ጊዜያት ለኬ ኤል ኤም አየር መንገድ በፓይላትነት ካገለገሉ በኋላ ስዊድን ወደሚገኘው ኤ ቢ ኤርትራ ንስፖርት አየር መንገድ ተዘዋውረው እንደገና ወደ ኢትዮጵያ የመም



Ի՞նչ էլիքն է բազմաթիվ խոնավ Ջ-21

ጣት ዕድል አጋጥሟቸዋል።» በዚህ ጊዜ ነበር በልዩ ልዩ መስኮች የስዊድን ርዳታ ወደ ኢትዮጵያ እንዲመጣ ትልቅ ሚና የተጫወተት።

ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ምስረታ ሦስት ወራት ቀደም ብሎ፣ (የኢትዮጵያ አየር መንገድ በሚያዝያ ወር 1938 ዓ.ም የበረራ አገልግሎት ጀመረ) የስዊድን አየር መንገድ ዋና አስተዳዳሪ የነበሩት ሚስተር ቱሬ ብራልካገርድ በኢትዮጵያ ለሀገር ውስጥ የሚያገለግል አነስተኛ አየር መንገድ ሊቋቋም የሚችልበትን ሁኔታ ለማጥናት ወደ ኢትዮጵያ ሲመጡ፣ በመንገዳቸው ላይ እንግሊዞች የሚያስተዳድሩዋቸው አገሮች ለናሳልፍም ብለዋቸው ፓስፖርታቸውን በሚሲዮናዊነት ከለወጡ በኋላ ወደ ኢትዮጵያ ገብተዋል።

ሚስተር ቱሬ ኢትዮጵያን ተዘዋውረው ከተመለከቱ በኋላ፣ አየር መንገድ ለመመስረት ምኞት ለነበራቸው ለቮን ሮዘን የሚቻላቸውን እንዲጥሩ መክረዋቸው ወደ ሀገራቸው ተመለሱ። ካዉንት ቮን ሮዘን በጦርነቱ ጊዜ በበረራ አገልግሎት ሲያገለግሉ ንጉሠ ነገሥቱን፣ ሕዝቡንና አገሩን ያውቁ ስለነበር በብዙ መስኮች ከስዊድን ሰተገኘው ርዳታ ቁልፍ ሚና የተጫወቱ ሰው ነበሩ። የአየር መንገዱ ምስረታ በአሜሪካኖች ስለተያዘ አየር ኃይሉን ለመምራት ወደ ቢሾፍቱ አመሩ።

የስካንዲኔቪያን አየር መንገድ በአዲስ አበባ በኩል ወደ ናይሮቢ እንዲበር ቮን ሮዘን ብዙ ጥረዋል። ሆኖም በአዲስ አበባ መሆኑ ቀርቶ ከካይሮ ወደ ናይሮቢ ለብዙ ጊዜያት በሯል።

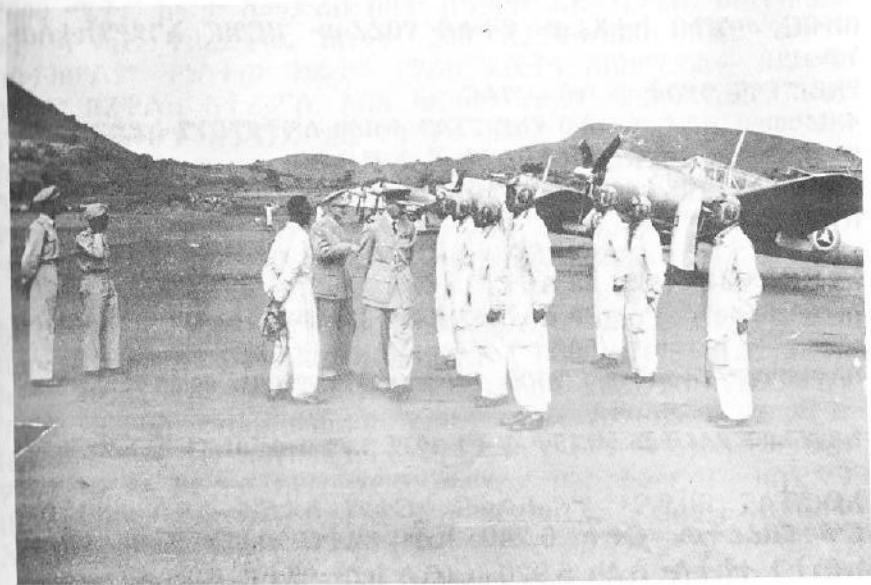
የልዩ ልዩ ሀገር ሰዎች እንደነርቢንሶንና የግብጽ ተወላጅ ሚስተር ሳዲቅን (Sadek) ጨምሮ ኢትዮጵያውያንን በረራ ለማስተማርና አየር ኃይል ለማቋቋም ሞክረዋል። ከ/ል ቮን ሮዘን ግን ቢሾፍቱ የሚገኘው የሐረር ሜዳ አይሮፕላን ማረፊያ በሚሠራበት ጊዜ ከጠጠር መልቀም ጀምሮ ከሚስተር ሳርስ ክናቤ (Lars Knabe)፣ አንደርስ ግሮንበርገርና (Anders Grönberger) ከጣሊያናዊው ሲኞር ዴቫሌሪዮ (Devalerio) ጋር አብሮ በመሥራት በተሟላ ሁኔታ አየር ኃይልን ያቋቋሙ ብቸኛ መሪ ናቸው። ቮን ሮዘን ሲጀምሩ የነበሩት አይሮፕላኖች ሁለት ሴስና ሁለት ታይገር ሞዝና ሁለት ወይም ሦስት አንሰኖች ነበሩ።



ኩራኔል ቮን ሮዘን ኤደን ይገኝ የነበረውን የእንግሊዝ አየር ኃይል አሳኝ ሲያስገቡት

ሣፊር አይሮፕላን

ስዊድን አገር ሊንቸምፒንግ የሚገኘው የሳብ አይሮፕላን ፋብሪካ የሠራት ሳፊር የምትባለው አይሮፕላን ወደ አየር ስትወጣ የሚረፈያ እግሯ የሚታጠፈው ከባድ ሽቦ (ሞላ) ተጠምዞ ከዞረ በኋላ ወደፊት በመጫን ከወለሉ ላይ በመቆለፍ ነው። ለዚህ ሥራ የሚያስፈልገው የጡንቻ ኃይል በመጠኑም ቢሆን ለአዲስ ወጣት ተማሪ፣ «በልታችሁ ኑ!» የሚል ዓይነት ነበር። ይህን ለማድረግ የሚያስፈልገው ኃይል እንዲሁም በውስጧ ያለው መሣሪያ ለአዲስ ተማሪዎች ስለሚበዛ ለማስተማሪያ አትሆንም ብሎ የስዊድን አየር ኃይል ለመግዛት አለመፈለጉን ይገልጻል። የዚች አይሮፕላን አመዳደብ በአነስተኛዎቹ አይሮፕላኖች ደረጃ ክላስ-ሲ ነው። ዝናዋን ከፍ ለማድረግና ለኢትዮጵያ አየር ኃይል ማሰልጠኛ እንድትገዛ ካርል ጉሳፍ ቮን ሮዘን ከስቶክሆልም አስከ



ዮሴፍ ሆን ርዘን ኤደን ይገኝ የግብርናውን የአገገሊዝ አየር ኃይል አሳዥ ሲያስገቡት-

አዲስ አበባ የትምህርት ሳታርፍ በማሰራር፣ በወቅቱ የዓለም ክብረ ወሰን የነበረውን የረጅም ርቀት በረራ አሻሽለው በመብረር ራኮርዱን ሰበሩ።

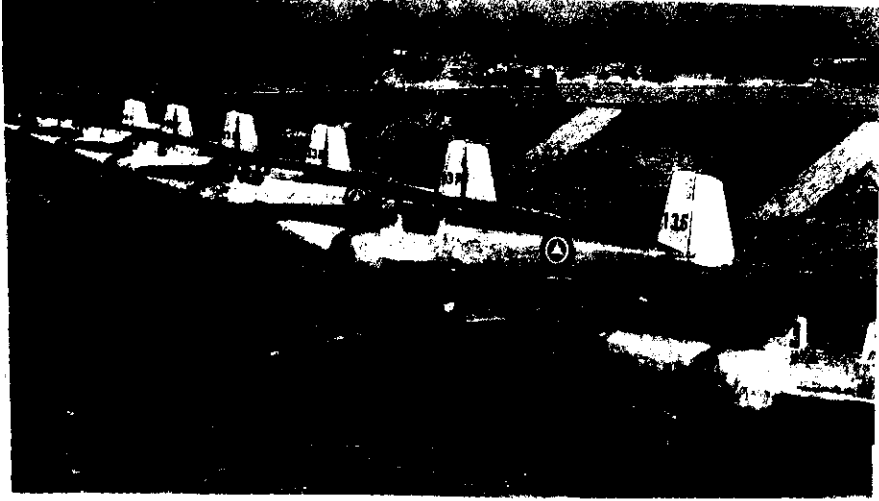
በክብር መዝገብ ከተጻፈው የተቀዳ የበረራው ዝርዝር እንደሚከተለው ነው።

የአይርፕላን ዓይነት	ሳብ - ሣሬር
ፋብሪካው ሞተር	ሳብ የአይርፕላን ፋብሪካ ሊንቸምፒንግ ስዊድን
የአይርፕላን ክብደት	ዴ ሐቪላንድ ጂ ኤም ኤክስ
ስትሃሳ የነበራት ነጻደ	1500 ኪሎ-ግራም
ስታርፍ የቀራት ነጻደ	942 ሊትር ተጨማሪ ጋን መቀመጫዎቹ ላይ ተጭኗል
ጠቅላላ በረራ	88 ሊትር
ከስታርፍ በረራ	30 ሰዓት 52 ደቂቃ 33 ሴከንድ በአማካይ 27.5 ሊትር በሰዓት

ከስታርፍም የተነሳችው 770ት 1 ቀን 1939 ዓ.ም በ03: 09:00 ጂ ኤም ቲ

አዲስ አበባ ያረፈችው 770ት 2 ቀን 1939 ዓ.ም በ10: 01:33 ጂ ኤም ቲ

አይርፕላን በቪዬና፣ ዋዲሐልፋና ካርቱም አድርጋ አዲስ አበባ ስታርፍ የበረረችው ርቀት 6,240 ኪሎ ሜትር ሲሆን ይህም የዓለም ክብነትን ተከትሎ ሲላካ 5,920 (GCD) ኪሎ ሜትር ይሆናል።



ሃረር አይርፕላኖች ፋብሪካቸው አካባቢ ተደርድረው

አይርፕላን በዓለም አቀፍ ደረጃ ክላስ - ሲ በሆነው ሞተር ከፓይላቱ መቀመጫ ሌላ የነበሯትን የሁለት ሰዎች መቀመጫዎች ለዚህ ጉዞ ተብሎ በተዘጋጁ የነጻደ ጋኖች ተሞልተው ስለነበረ፣ ክብደቷ ከፍ ብሎ 2000 ሜትር ከፍታ ለመድረስ ሰባት ሰዓታት ፈጅቶባታል። በጠቅላላው ጉዞ ባማካይ የበረረችው በሰዓት 200 ኪ/ሜ ነው። በዚህ ወቅት ከስታርፍም ተነስተው ክሬትን (ግሪክ ደሴት) እስከሚያልፉ በደመና ውስጥ በረዋል። ከትሪፖሊ እስከ ካርቱም የበረሃ ጭጋጋ ከአሸዋ ጋር የቀላቀለ በመሆኑ አንዳንድ ጊዜ የሞተሩ ዘይት መቀት እስከ 95 ዲግሪ ሴንቲግራድ ይደርስ ነበር። ከቪዬና፣ ካርቱምና አዲስ አበባ ጋር የሬዲዮ ግንኙነት ነበራቸው። አይርፕላን አዲስ አበባ ስትደርስ በሰታው የተገኙት የአሜሪካ ኤምባሲ ሠራተኞች ገጹሕ መሆኗንና ምንም ዓይነት የዘይት ፍሳሽ አለመኖሩን ተመልክተው ጽፈዋል።

በዚህ በፊት የተመሳሳይ አይርፕላኖችን ክብረ ወሰን ይዞ የነበረው በፈረንሳይ ፋብሪካ የተሠራው ካውድሮን - ፕሌን በ1931 ዓ.ም 5.099 ኪ/ሜ በረደ። ከስታርፍም እስከ አዲስ አበባ የበረረችው አይርፕላን ፕሮፋ እየተባለ ይጠራ በነበረው የአሁኑ ደጎል አደባባይ ኪንግ ጆርጅ ቡና ቤት በሩ ላይ ለሕዝብ በትርኢት መልክ ቆማ ታይታለች። በዚህ ምክንያት የኢትዮጵያ አየር ጋይል መማሪያ ሆና ተመርጧ ከስዊድን በርካታ አይርፕላኖች ተገዝተው ኢትዮጵያውያን ፓይላቶች እያበረሩ አምጥተዋቸዋል።

ኩሎኔል ቮን ሮዘን በደርግ ዘመን ወደ ኢትዮጵያ ተመልሰው መጥተው በርዳታ ማስተባበሪያና ማቋቋሚያ ኮሚሽን በሰጠ አድራጎት ተግባር በመሰለፍ ከስዊድን ባመጧት አይርፕላን በድርቅ በተጎዱት አካባቢዎች በእህል የተሞላ ጆንያ ከአየር እየባሉ ለማከፋፈል ቢሞክሩም ብዙም አልተሳካላቸውም። ጆንያው መሬት ላይ ሲወድቅ እየፈነዳ እህሉ ከአፈር ጋር ስለሚደባለቅ ተጠቃሚዎቹ እንዳልተስማማቸው ከገለጹ በኋላ በረራው እንዲቆም ተደረገ።

ከዚህ በኋላ የርዳታ ማስተባበሪያና ማቋቋሚያ ኮሚሽን ንብረት የሆነ አንድ ዙሲ-47 አይርፕላን በማብረር ከሌሎች ኢትዮጵያውያን ፓይላቶችና ቴክኒሻኖች (ኩ/ል ጌታቸው ከንፈሬ፣ ካፕቴን ሙላቱ ደስታ፣ አብርሃም ገ/ሥላሴ፣ ኩ/ል ዲባባ ቢራቱ፣ ኩ/ል ብንደም በሐልቤ፣ ገብረሥላሴ ሰሎሞን) እና ከስዊድን ካመጧቸው ጓደኞቻቸው ጋር በመሆን በድርቅ የተጎዱ ወገኖቻችንን ለመርዳት የሚላኩትን ሰውና የቁሳቁስ ርዳታ በማካፈል ከፍተኛ አስተዋጽኦ አድርገዋል።



ግራር ለጆርጋኖች ፋብሪካቸው ለካባቢ ተደርድረው



ዝና የሆነችው ሣፊር ፒያሳ ኪንግ ጆርጅ ቡና ቤት በር ቆማ ለልዝብ ስትታይ

ቮን ሮዘን በዚህ ሥራ ላይ ተሰማርተው እያሉ አጋዴን ውስጥ ከበረራ በኋላ ለአዳር እረፍት ከሚያደርጉበት ቤት የሱማሌ ጦር በድንገት ደርሶ፣ ተኩስ ሲከፍት በአካባቢው ከነበሩት ሰዎች ከፊሎቹ ሮጠው አምልጠው ቀሪዎቹ ሲሞቱ እሳቸውም ማምለጥ ሳይችሉ ቀርተው የሞት ጽዋ ደርሷቸዋል።

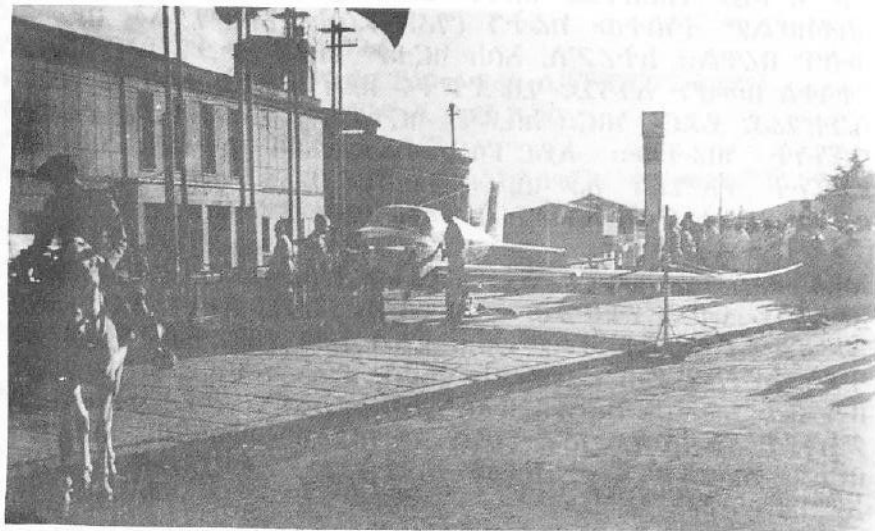
የኩሎኔል ካውንት ካርል ቮን ሮዘን እስከሬን ወደ አዲስ አበባ መጥቶ ጠቡ ባለስልጣኖች፣ ወዳጆቻቸውና፣ ያስተማሯቸው የአየር ኃይል ሠራዊት አባሎች በተገኙበት በስዊድን ወንጌላዊት ቤተክርስቲያን ስርአተ ፍትሐት ተደርጎላቸው የቀብር ስነ ስርአታቸው አዲስ አበባ በሚገኘው በጴጥሮስ ወዳውሎስ ቤተክርስቲያን ተፈጽሟል።



ከስዊድን ወደ ኢትዮጵያ እያበረሩ ያመጡ ኢትዮጵያውያን የቆሙት ከግራ ወደ ቀኝ ምትኩ ሙሉታ (ኮ/ል)፣ ልጅ እምሩ ዘለቀ (በጊዜው የኢት. ኤምባሲ ፀሐፊ)፣ ሻለቃ አሰፋ አየነ (ሌተና ጄ)፣ ኮ/ል ቢ ኦ ቪርቪንግ፣ ኮ/ል ቮን ሮዘን፣ የተቀመጡት ሚካኤል ማህለማርያም (በአይሮፕላን አደጋ የሞቱ)፣ ጌታቸው ከንፈሬ (ኮ/ል)፣ ሬ/ኦ መርቆሮስ ሀይሌ (ብ/ጄ)፣ ኃዲላ ጉማ (ኮ/ል)

ቢ-17 አይሮፕላን

«ስቪንስካ ዳግብላደር» የተባለው የስዊድን ዕለታዊ ጋዜጣ ጥቅምት 9 ቀን 1940 ዓ ም ባውጣው አትሙ፣ ስዊድን 16 ቢ-17 የተባሉ በምብ ጣይ አይሮፕላኖች ለኢትዮጵያ መሸጧንና ይህን ያህል ከፍተኛ ቁጥር ያላቸው አይሮፕላኖች ስትሸጥ የመጀመሪያ ጊዜዋ እንደሆነ ዘግቧል። የአንዱ አይሮፕላን ዋጋ በአዲስነቱ 83,000 የአሜሪካ ዶላር ሲሆን ያገለገሉ ስለሆኑ 16ቱን በ114,000 የአሜሪካ ዶላር ነጠር የሸጡት።

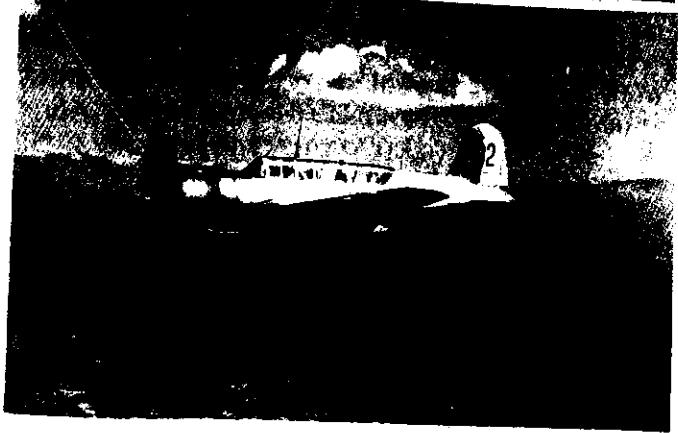


ዝንፉ የሆነችው ማሬር ፒያሳ ከጊን ጆርጅ ቡና ቤት በር ቆማ ለሕዝብ ስትታይ.



...የቆሙት ከገራ ወደ ቀኝ

ይህን ጋዜጣ ጠቅሶ ስዊድን የሚገኘው የአሜሪካ ሌጋሲያን «ቡክ ፍሎ-ጂ ጎላ ቀር የሆኑ በምብ ለመጣል በሚወርዱበት ጊዜ የአይርፕላንን እግር መዘርጋት የሚያስፈልገውን አይርፕላን ስዊድን ለኢትዮጵያ ሸጠች»፤ የሚል ሪፖርት ለዋና መሥሪያ ቤቱ አስተላልፏል።
እነዚህ 16 አይርፕላኖች ደብረዘዩት ሲደርሱ ንጉሠ ነገሥቱ በተገኙበት ትልቅ አቀባበል ከተደረገ በኋላ ተደርድረው ለሕዝብ ታይተዋል። በኮሎኔል ኢንግላንት በርግ መሪነት እነዚህን አይርፕላኖች እያበሩሩ ካመጡት 27 የስዊድን አየር ኃይል አባላት ብሪቲሽ ፊልድ ማርሻል በሚባል ትልቅ አይርፕላን ወደ ሀገራቸው ሲመለሱ ጣሊያን ውስጥ ሳንታ ማሪያ ዶል ሞንቴ ከተባለ ተራራ ጋር ተጋጭተው ሃያዎቹ ወዲያው ሞተዋል።



ቢ - አብራ ስባት

ጎዳር 29 ቀን 1940 ዓ.ም የደረሰው ይህ አስቃቂ አደጋ በአምስቱ ላይ ከባድ የመቁሰል አደጋ አድርጎባቸዋል። የቡድኑ መሪ ለማስተማር አዲስ አበባ ቀርተው ስለነበረ ከአደጋው ድነዋል።

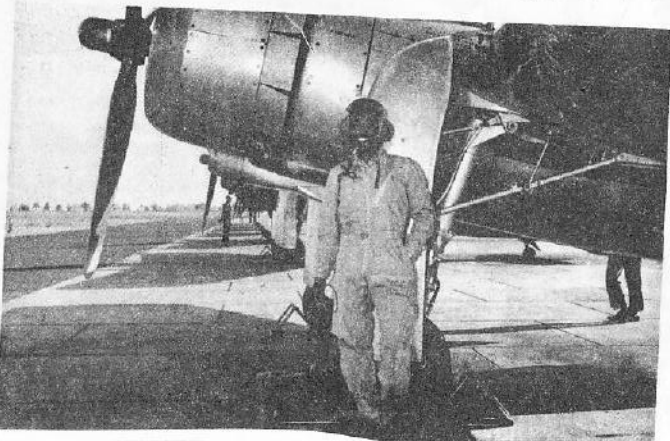


አብራሪዎቹን ያጓጓዘው አይርፕላን አደጋ

ከዚህ ቀደም ሲል የበረራ ት/ቤቱ በከፊል ከተጠናቀቀ በኋላ ሰኔ 7 ቀን 1939 ዓ.ም ከአዲስ አበባ ወደ ቢሾፍቱ ተዛውሮ ጎዳር 3 ቀን 1940 ዓ.ም ተመርቆ ተከፈተ። ትምህርት ቤቱ በተቋቋመ በአጭር ጊዜ ውስጥ ኢትዮጵያውያን እጩ መኮንኖች ለመጀመሪያ ጊዜ መጋቢት 21 ቀን 1940 ዓ.ም በግፊር አይርፕላን የበረራ ትርኢት አሳይተዋል።

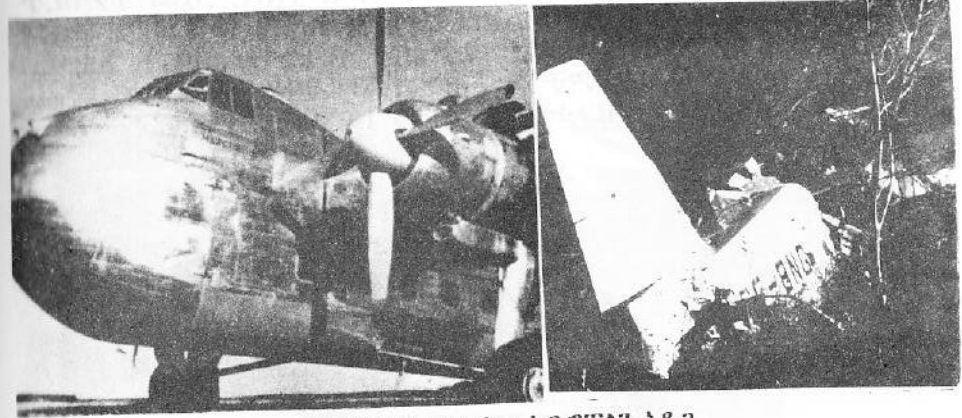
መስከረም 27 ቀን 1941 ዓ.ም ለመጀመሪያዎቹ እጩ መኮንኖች የበረራ ምስክር ወረቀትና የደረት ክንፍ ተሰጠ። ከነዚህም መሀል 17ቱ አብራ

ይህን ጋዜጣ ጠቅሶ ስዊድን የሚገኘው የአሜሪካ ሌጋሲያን «ቡክ ናሎጂ ጎላ ቀር የሆኑ በምብ ለመጣል በሚወርዱበት ጊዜ የአይርፕላንን እግር መዘርጋት የሚያስፈልገውን አይርፕላን ስዊድን ለኢትዮጵያ ሸጠች»። የሚል ሪፖርት ለዋና መሥሪያ ቤቱ አስተላልፏል። እነዚህ 16 አይርፕላኖች ደብረዘይት ሲደርሱ ንጉሠ ነገሥቱ በተገኙበት ትልቅ አቀባበል ከተደረገ በኋላ ተደርድረው ለሕዝብ ታይተዋል። በኮሎኔል ኢንግሊድ በርግ መሪነት እነዚህን አይርፕላኖች እያበሩና ካመጡት 27 የስዊድን አየር ኃይል አባላት ብሪስቶል ፊሬይተር በሚባል ትልቅ አይርፕላን ወደ ሀገራቸው ሲመለሱ ጣሊያን ውስጥ ሳንታ ማሪያ ደግሞንቴ ከተባለ ተራራ ጋር ተጋጭተው ሃያዎቹ ወዳያውን ሞተዋል።



ቡ - አብራ ለባት

ጎዳር 29 ቀን 1940 ዓ.ም የደረሰው ይህ አስቃቂ አደጋ በአምስቱ ላይ ከባድ የመቁሰል አደጋ አድርጎባቸዋል። የቡድኑ መሪ ለማስተማር አዲስ አበባ ቀርተው ስለነበረ ከአደጋው ደነዋል።



አብራሪዎቹን ያንጓዘው አይርፕላን አደጋ

ከዚህ ቀደም ሲል የበረራ ት/ቤቱ በከፊል ከተጠናቀቀ በኋላ ሰኔ 7 ቀን 1939 ዓ.ም ከአዲስ አበባ ወደ ቢሾፍቱ ተዛውሮ ጎዳር 3 ቀን 1940 ዓ.ም ተመርቆ ተከፈተ። ትምህርት ቤቱ በተቋቋመ በአጭር ጊዜ ውስጥ ኢትዮጵያውያን እጩ መኩንኖች ለመጀመሪያ ጊዜ መጋቢት 21 ቀን 1940 ዓ.ም በሀገር አይርፕላን የበረራ ትርኢት አሳይተዋል።

መስከረም 27 ቀን 1941 ዓ ም ለመጀመሪያዎቹ እጩ መኩንኖች የበረራ ምስክር ወረቀትና የደረት ክንፍ ተሰጡ። ከነዚህም መሀል 17ቱ አብራ

ሪዎች ነበሩ። ተመራቂ አብራሪዎችና የሬዲዮ አፕራተሮች የሰለጠኑት አየር ኃይል ት/ቤት ሲሆን የአይሮፕላንና የሬዲዮ ቴክኒሻያዎች፣ እንዲሁም የአየር ጠባይ መርማሪዎች ግን የማስተማሪያ መሣሪያዎች ስላል ተሟሉ ትምህርቱ የተካሄደው አዲስ አበባ በሚገኙት የተግባረ ዕድና የሲቪል አቪዬሽን ትምህርት ቤቶች ነበር። በዚህ መሰረት ከተግባረ ዕድ ስምንት በአይሮፕላን ቴክኒሻያን፣ አምስት በሬዲዮ ቴክኒሻያን፣ ከሲቪል አቪዬሽን ትምህርት ቤት ስድስት በአየር ጠባይ መርማሪነት ሙያ ተመራቁ። ከ1941 ዓ. ም. መጨረሻ ጀምሮ የአየር ኃይል ትምህርት ቤት በሁሉም ሙያዎች ለማሰልጠን የሚያስችሉትን የትምህርት መርጃ መሣሪያዎች በማሟላት የቴክኒክ ትምህርት ቤቱን ደብረዘይት አዘጋጀ። ከዚያም ዘጠኝ አብራሪዎችንና ስምንት የሬዲዮ አፕራተር አጩ መኩንኖችን ለሁለተኛ ጊዜ ታህሣስ 19 ቀን 1942 ዓ.ም አስመረቀ።



ኩ/ል ኢንግሮ በርግ የአብራሪዎቹ መሪ አዲስ አበባ ቆይተው የተመለሱ

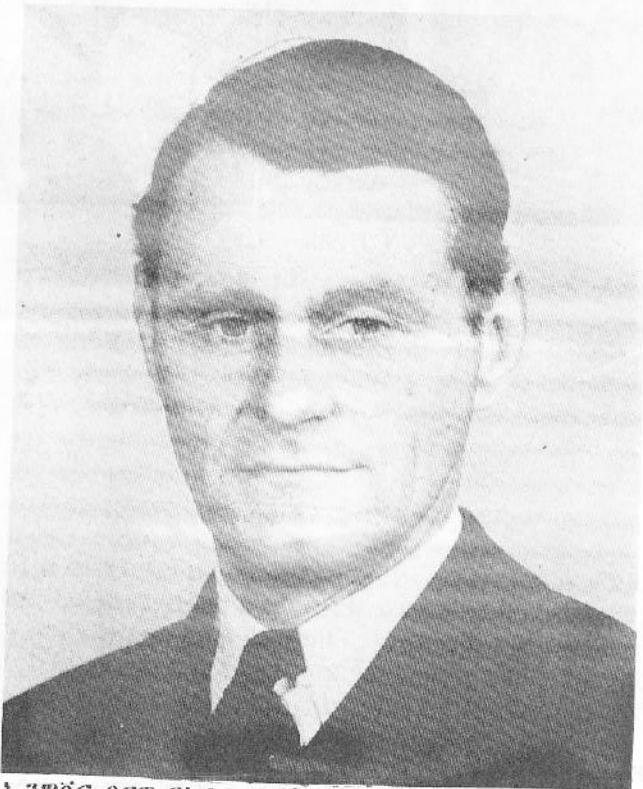


ፋየር ፍላይ ተዋጊ አይሮፕላን (ማሰልጠኛ)

በዚህ መልክ የኢትዮጵያ አየር ኃይል የማሰልጠኛ ተቋሙን እያጠናከረ የሙዓል ንዋይ እጥረት ላያግደው የነበረበትን የመከላከያ ግዳጅ ለመወጣት፣ ስዊድን የተሠሩ ሳፊርና ቢ-17 አይሮፕላኖች ገዝቷል። በተጨማሪም በሁለተኛው የዓለም ጦርነት በተዋጊነት ከታወቁት አይሮፕላኖች፣ ካናዳ የተሠሩትና መርከብ ላይ ማረፊያ ይችሉ ከነበሩት አንድ ስኳድርን ፊሪ ፋይር ፍላይ አይሮፕላኖች በ1944 ዓ ም ከእንግሊዝ በግዢ አስመጥቷል። አይሮፕላኖቹን ለማምጣት ኢትዮጵያዊያን አብራሪዎች ወደ እንግሊዝ ሄደው ከሠለጠኑ በኋላ አዲስ አበባ ድረስ አብርረዋል። ልደታ አይሮፕላን ማረፊያ እንዲረፋም ግርማዊ ን. ነ. ቀዳማዊ ኃ/ሥላሴ ጎብኝተዋል። አባባላቸው ምናልባት አፈ ታሪክ በ.መስላም፣ በጉብኝቱ ጊዜ የጦር ሚኒስትር የነበሩት ስመ ፕር አርበኛና መሪ ራስ አበበ አረጋይ፣ እንዲህ ብለዋል ይባላል «ጃንሆይ እነዚህን ሽፋኖች ለከፋ ቀን ማስቀመጥ ነው።»

ከዚህ በተጨማሪ አየር ኃይል ዴቫሎፕመንት ዳቭ የተባለውን ስምንት መንገዶች የምትይዝ የማንገገር አይሮፕላን ከእንግሊዝ መንግሥት

ሪዎች ነበሩ። ተመራቁ አብራሪዎችና የሬዲዮ አፕራተሮች የሰለጠኑት አየር ኃይል ት/ቤት ሲሆን የአይሮፕላንና የሬዲዮ ቴክኒሻያዎች፣ እንዲሁም የአየር ጠባይ መርማሪዎች ግን የማስተማሪያ መሣሪያዎች ስላል ተሟሉ ትምህርቱ የተካሄደው አዲስ አበባ በማገኘት የተግባረ ዕድና የሲቪል አሲዬሽን ትምህርት ቤቶች ነበር። በዚህ መሰረት ከተግባረ ዕድ ስምንት በአይሮፕላን ቴክኒሻያን፣ አምስት በሬዲዮ ቴክኒሻያን፣ ከሲቪል አሲዬሽን ትምህርት ቤት ስድስት በአየር ጠባይ መርማሪነት መያዝ ተመረቀ። ከ1941 ዓ. ም. መጨረሻ ጀምሮ የአየር ኃይል ትምህርት ቤት በሁሉም መያዎች ለማሰልጠን የሚያስችሉትን የትምህርት መርጃ መሣሪያዎች በማሟላት የቴክኒክ ትምህርት ቤቱን ደብረዘይት አዘጋጀ። ከዚያም ዘጠኝ አብራሪዎችንና ስምንት የሬዲዮ አፕራተር አጩ መከንኖችን ለሁለተኛ ጊዜ ታህሣስ 19 ቀን 1942 ዓ.ም አስመረቀ።



ኩ/ል አ.ንግሻር በርግ የአብራሪዎቹ መሪ አዲስ አበባ ቆይተው የተመለሱ



ፋየር ፍላይ ተዋጊ አይሮፕላን (ማሰልጠኛ)

በዚህ መልክ የኢትዮጵያ አየር ኃይል የማሰልጠኛ ተቋሙን እያጠናከረ የሙዓል ንዋይ አጥረት ላያግደው የነበረበትን የመከላከያ ግዳጅ ለመወጣት፣ ስዊድን የተሠሩ ሳፊርና ቢ-17 አይሮፕላኖች ገዝቷል። በተጨማሪም በሁለተኛው የዓለም ጦርነት በተዋጊነት ከታወቁት አይሮፕላኖች፣ ካናዳ የተሠሩትና መርከብ ላይ ማረፍ ይችሉ ከነበሩት አንድ ስካድሮን ፌሪ ፋይር ፍላይ አይሮፕላኖች በ1944 ዓ ም ከእንግሊዝ በግዢ አስመጥቷል። አይሮፕላኖቹን ለማምጣት ኢትዮጵያዊያን አብራሪዎች ወደ እንግሊዝ ሄደው ከሠለጠኑ በኋላ አዲስ አበባ ድረስ አብርረዋል። ልደታ አይሮፕላን ማረፊያ እንዳረፉም ግርማዊ ን. ነ. ቀዳማዊ ኃ/ሥላሴ ጎብኝተዋቸዋል። አባባላቸው ምናልባት አፈ ታሪክ ቢመስልም፣ በጎብኝቱ ጊዜ የጦር ሚኒስትር የነበሩት ስመ ጥር አርበኛና መሪ ራስ አበበ አረጋይ፣ እንዲሁ ብለዋል ይባላል «ጃንሆይ እነዚህን ሽፋኖች ለክፋ ቀን ማስቀመጥ ነው።»

ከዚህ በተጨማሪ አየር ኃይል ዴብሊንድ ዳቭ የተባለውን ስምንት መንገደኞች የምትይዝ የማንጓዣ አይሮፕላን ከእንግሊዝ መንገሥት

አንዱን በግዢ አንዱን በሰጠታ አግኝቷል። በ1947 ዓ.ም. ተጨማሪ ሳብ ሳፊር አይርጥላኝም ተገዝተዋል።

ለመጀመሪያ ጊዜ ከሰዊድን የተላኩት ከፍተኛ መኮንን ጄኔራል ሆርድ የአየር ኃይል አዛዥነቱን ተረክበው ከ1946 ዓ. ም. ጀምሮ ማስተዳደር ሲጀምሩ፣ ሾን ሮዝን ደረጃ በደረጃ ኃላፊነታቸውን እያሰረከቡ በዙም ሳይቆዩ ለሁለተኛ ጊዜ ለተተኩት አዛዥ ጄኔራል ኒልሰን፣ ጨርሰው አስረክበው ወደ ሰዊድን ተመልሰዋል። ከዚያም በናይጄሪያ የባያፍራ የርስ በርስ ጦርነት አጋዥ ሆነው በትንሽ አይርጥላን ቦንብ እየጣሉ ተዋግተዋል።

የናይጄሪያ ጦርነት በጃንሆይ አስታራቂነት (የአንድ ክፍለ ሀገር መንግሥት ያሰጋቸውም ስለነበር) አጅኮ ተወግደው ጄኔራል ገዋን በ1956 ዓ.ም በአሸናፊነት ናይጄሪያን አንድ አድርገው በፕሬዚዳንትነት አስተዳደሩ።



ጄኔራል ገዋን የኢትዮጵያ አየር መንገድ 25ኛ ዓመቱን በከፊል በሰጠበት ዕለት የክብር እገገጋ በመሆን በሽግግራቸው የተዘጋጀውን ኬክ ሲቆርሱ

የቤተመንግሥት ጥሪ

(በአንድ ወቅት የተፈጸመ የእጩ መኮንኖች አቀጣጠር)

ጊዜው ሐምሌ 1941 ዓ. ም. ሲሆን ወራቱ ክረምት ስለሆነ የካፋል። በሦስት የጦር ሠራዊት ካሚራዎች ከሦስት ትምህርት ቤቶች፣ ማለትም ከቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ፣ ከተፈሪ መኮንንና ከጄኔራል ዊንጌት ሁለተኛ ደረጃ ት/ቤቶች የመጡ ወደ 60 የሚሆኑ ተማሪዎች ቤተመንግሥት እንደደረሱ በሰልፍ ሆነው በአልፍኝ አስከልካዩ አማካኝነት ወደ ጃንሆይ ልዩ ጸ/ቤት ገብተው እጅ እየነሱ ከጃንሆይ ፊት ቆሙ። በእሳት ማንደ ጃው የተማገደው እንጨት ክፍሉን አሙቆታል። ከንጉሠ ነገሥቱና ከማንደጃው ግራና ቀኝ መኳንንት ቆመዋል።

ጃንሆይ ንግግራቸውን የጀመሩት «ምንድነው ይህ ሣራ» ብለው በመቀ ለድ ነበረ። በመቀጠልም «አናንተ አሁን ልጆች ስለሆናችሁ ስለ አየር ኃይል ጥቅም አታውቁም። ምናልባት አሁን አየር ኃይላችን ትንሽ ስለሆነች ይሆናል እዚያ ለመግባትና ለመቀጠር የማትፈልጉት። ለወደፊት ከታሪክ እንደምትረዱት የእንግሊዝ ሮያል ኤይር ፎርስ የማልታን ደሴት በጀግንነት የተከላከሉት በሁለት አይርጥላኖች ብቻ ነበር» አሉ።

ከዚያም ተማሪዎቹ ልዩ ልዩ ጥያቄዎች አቀረቡ። ከተማሪዎቹ አንዱ ጌታሁን እጅጉ (አሁን ኩሱኔል) «እኔ መሐንዲስ መሆንና ቤተሰቦቼን መርዳት ነው የምፈልገው» ሲል ሌላው «ገበሬ መሆን ነው የምፈልገው» አሉ። ጃንሆይም «መሐንዲስነት የሚፈልገው የአይርጥላን መሐንዲስ መሆን ይችላል። የቤተሰብ ችግር ካለባችሁ በአሰፋ በኩል ይቅረብልንና ርዳታ ይደረግላችኋል። ማወቅ ያለባችሁ አገራችሁን ካልተከላከላችሁ መሬታችሁ ከተነጠቀ የት ሆናችሁ ነው የምታርሱት?» በማለት መሪ ቃል ተናግረው ተማሪዎቹን አሰናቡ። ከዚህ በኋላ በአልፍኝ አስከልካዩ «እጅ ንሱ!» ተብለው ከጸሐፊት ቤቱ ወጥተው በመጡበት አኳኋን ወደ የትምህርት ቤታቸው ተመለሱ። ተማሪዎቹ መኪናው ላይ ከመሣፈራቸው በፊት ጄኔራል አሰፋ አየን (በዚያ ጊዜ ሻለቃ) ሰብሰበው ት/ቤቶቹ ለሦስት ወራት ተዘግተው እስከሚከፈቱ ወጣቶቹ አየር ኃይል እንዲቀጠሩ ለማበረታታትና ተጨማሪ ፍላጎት ለማሳደር ሳይሆን አይቀርም በትርፍ ጊዜያቸው በከተማው ውስጥ በዚያን ጊዜ ከታወቀው የወታደር ልብስ ሰፊ ኤድዋርድ ጋራቤዲያን ዘንድ እየሄዱ የገበርዲን ዩኒፎርም እንዲላኩ አዘዙ። አብዛኛው ተማሪ ሄዶ ተለክቷል። ከነዚህ ደንብ ልብስ የወጣው ግን



ጅኔራል ገዋን ዮሴትዮጵያ አዋር መንገድ 25ኛ ዓመቱን በክብረበት ዕለት የክብር እንግዳ በመሆን በሻምላቸው የተዘጋጀውን ኬክ ሲቆርሱ