



የአ.ፌ.ዴ.ሪ ፕሬዝዳንት ግርማ ወልደ ጊዮርጊስ

ክፍል ሦስት

ሲቪል አቪዮቶች

የአይሮፕላን ምሕንድስና ትምህርት ቤት

አይሮፕላን ወደ ኢትዮጵያ ከመጣበት ከ1921 ዓ.ም ጊዜ ጀምሮ ከመጀመሪያዎቹ አይሮፕላን አብራሪዎች ከሚሸካ ባቢችፍ፣ አስፋው ዓሊ፣ ባሕሩ ካባና ተስፋ ሚካኤል ጋር አብሮ በመሥራት የአይሮፕላን ጥገና የተማሩና ወደ ፈረንሳይ አብረው ተልከው ለስድስት ወራት ተምረው የተመለሱት ኢትዮጵያውያን እነአቶ አምደወርቅ ዓሊና አቶ ኪዳኔ ነበሩ። ከጠላት ወረራ በኋላ በ1933 ዓ.ም በአይሮፕላን ጥገና የቀጠሉት አቶ አምደወርቅ ዓሊና አቶ ተዘራ አልማው ከጦርነቱ በኋላ እንደገና በተቋቋመው አየር ኃይል ውስጥ አገልግለዋል። ኢትዮጵያ ውያንን በቴክኒሺያንነት ማሠልጠኑ ቀጥሎ ወደ ቤልጂየ ተልከው በአቪዬሽን ቴክኒሺያንነት ሠልጥነው ወደ ሀገራቸው በመመለስ በአየር ኃይል ውስጥ ያገለገሉት ሻምበል ለማ ኃይለ ሥላሴ ይጠቀሳሉ።

ከጠላት ወረራ በኋላ በ1934 የተመሠረተው አንጋፋው የተግባረ ዕድ ትምህርት ቤት ብዙ ወጣቶችን በአናጢነት፣ በግንባርነት፣ በኤሌክትሪክ፣ በተሽከርካሪ መኪና ሥራና በአይሮፕላን ጥገና በማሠልጠን አገሪቷ ለምትፈልገው የቴክኒክ ሙያ በርካታ የሰው ኃይል አፍርቷል። አቶ የማነ ደስታ ረቂቅ የሆነውን ከብረት ልዩ ልዩ ቅርጽ ማውጫ የሆነውን (Lathe) ሰብዙ ጊዜ የሠሩትና እንዲሁም በአይሮፕላን አካል ጥገና የታወቁት አቶ ማንደፍሮ ሀይሌ አቶ ፀጋዬ አበበን የመሰሉት ብዙ የትምህርት ቤቱ ምሩቃን በሲቪልነት አየር ኃይል ተቀጥረው ሠርተዋል። በኋላም ወደ አየር መንገድ ተዛውረው ጥንቃቄ በሚጠይቀው የከባድ ብረት መፋቂያና ልዩ ልዩ ቅርጽ ማውጫ ላይ ይሠሩ የነበሩት የዚህ ት/ቤት ምሩቃን ነበሩ።

በተግባረ ዕድ ቅጥር ግቢ ውስጥ ለመጀመርያ ጊዜ በዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ርዳታ መልክ የተቋቋመው ትምህርት ቤት የመጀመሪያዎቹን አምስት የአይሮፕላን ቴክኒክ ተማሪዎች በ1946 ዓ.ም ወደ እንግሊዝ ልኳል። ይህ ትምህርት ቤት በካናዳው በሚስተር ስቲዋርት ግርሐም በሚመሩ አምስት አስተማሪዎች በሜትሮሎጂ 20፣ በሬዲዮ ጥገና 12፣ ለአይሮፕላን የሞተር ሥራና ልዩ ልዩ የአይሮፕላን ክፍል ትምህርት 25 ተማሪዎችን አሠልጥኗል። ለኢትዮጵያ አየር መንገድና ለአየር ኃይል የመጀመሪያዎቹን መደበኛ የጥገና ትምህርት

የተማሩ ወጣቶች አሰልጥኖ እንዲቀጠሩ ያደረገው ይህ ትምህርት ቤት ነው።

ይህ ማሠልጠኛ ብዙም ሳይቆይ ከተግባረ ዕድ ትምህርት ቤት ቅጥር ግቢ ለቅቆ የምድር ጦር መገናኛ ት/ቤት ሲገናል ሕገፃ (ከአሁኑ የጦር ኃይሎች ሆስፒታል አካባቢ) በመባል ይታወቅ ወደ ነበረው ተዛውሮ ራሱን የቻለ የሲቪል አቪዬሽን ት/ቤት ተቋቋመ። ሲገናል የምድር ጦር መገናኛ ት/ቤት (B.M.M.E) እንግሊዞች ከጦርነቱ በኋላ ለኢትዮጵያ ይሰጡት ከነበረው የጦር ኃይል ርዳታ አንዱ ክፍል ነበር። በክፍል ሁለት እንደተመለከተው የኢትዮጵያ አየር መንገድ የመገናኛ ክፍል በተለይ በሬዲዮ መገናኛ የተሰማሩት እነአቶ ዘውዴ በዳዳ፣ አቶ ኒቆላዊምስ ሌሎችም ወጣቶች የዚህ ትምህርት ቤት ምሩቃን ነበሩ። በምድር ጦር በኩልም ከዚህ ትምህርት ቤት ከተመረቁ ወጣቶች ብዙዎቹ እስከ ጀነራልነት ማዕረግ ደርሰዋል።

ተቀማጭነታቸው ቤደሩት የነበረው የአሜሪካ ሲቪል አቪዬሽን ተወካይ ሚስተር ጆን ብሪናን ከየካቲት 6 እስከ 17 ቀን 1945 ዓ.ም አዲስ አበባን በመጎብኘት «አቪዬሽን በኢትዮጵያ» በሚል ርእስ ባቀረቡት ሰፊ ሪፖርት የሲቪል አቪዬሽን መስሪያ ቤት በሥራና መገናኛ ሚኒስቴር ስር መቋቋሙንና በልጅ ሚካኤል እምሩ ምትክ አቶ ተፈራ ደገፌ መሸማቸውን ገልጸው ስለ አየር መንገዱ የወደፊት ሥራ ሲያትቱ፡- «ልጅ ሚካኤል ከጉሠ ነገስቱ ጋር ባላቸው ዝምድና ምክንያት አየር መንገዱና ሲቪል አቪዬሽን ያገኙት የነበረውን የፖለቲካ ግፊት ላያገኙ ይችላሉ። ሆኖም አቶ ተፈራ ደገፌ የአሜሪካ ዩኒቨርሲቲ ምሩቅ ስለሆኑ የልጅ ሚካኤልን ያህል ወደ እንግሊዞች (አውሮፓውያን) አሠራር አያደሉም። አቶ ተፈራ ደገፌ ለአሜሪካኖች የተሻለ አስተያየት ሊኖራቸው ይችላል። ለሀገሪቱ የሲቪል አቪዬሽን ሕግ ገና አልወጣም። የደሞዝ ሊስት እንጂ መስሪያ ቤቱ በጀት የለውም። ስለ አይሮፕላኖች የደንገነት ምስክር ወረቀት የሚፈርሙት ዋና ጸሐፊ የአቪዬሽን ሙያ የላቸውም። በየክፍሉ የአቪዬሽን መመደቢያው ሥርዓት ስላልተቋቋመ አየር መንገዱ በውክልና የመሥሪያ ቤቱን የአይሮፕላን ፍተሻ የሚያደርገውና ዋና ጸሐፊው የምስክር ወረቀቱን የሚፈርሙት የአሠራር ዘዴ፣ ለወደፊቱ የኤክስፖርት ኢምፖርት ባንክ ብድር በሚፈቀድበት ጊዜ ችግር ይፈጥራል» ብለዋል።፤

ከአሜሪካ የተገኘ የቴክኒክ ርዳታ

ከአሜሪካ ሲቪል ኤርዮቴክ ድርጅት የተላኩት ሚስተር ፍሬዘር ለአይ ሮፕላን ሚዳዎችና ለማንኛውም ቴክኒክ ነዝ ለሆነው ጉዳይ የሲቪል አቪዬሽን መሥሪያ ቤት አማካሪ ነበሩ። በዚሁ ሥራቸው የአሜሪካ ተራድኦ መሥሪያ ቤት ለኢትዮጵያ ሲቪል አቪዬሽን ትምህርት ቤት ተጨማሪ አስተማሪዎችና የቴክኒክ ባለሙያዎች ከአሜሪካ እንዲልክ ምክራቸውን በመለገስ በፃፉት አስተያየት የአሜሪካ ባለሥልጣኖች የማይፈቅዱ ከሆነ ሥራውን ስዊድኖች ወይም ሌሎች አውሮፓውያን ስለሚወስዱት አሁን የተጀመረው «ሁሉን አሜሪካዊ ያደረገው የአቪዬሽን እንቅስቃሴ» እንደሚዳከም አስታውቀዋል። ከዚህም ጋር አያይዘው የአየር ትራፊክ ተቆጣጣሪዎች ለሀገሪቷ ስላስፈለጉ አዲስ በተገኘው ርዳታ፣ ለትራፊክ ቁጥጥር ትምህርት፣ አንድ አሜሪካዊ አስተማሪ ተቀጥረው 12 ተማሪዎችን ማስተማር እንደጀመሩ ገልፀዋል።

ዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዬሽን ድርጅት በሰጠው ርዳታ የመጡት አስተማሪዎች በሜትሮሎጂ፣ በሬዲዮ ቴክኒኪያንነትና በአይሮፕላን ጥገና ሥራ ወጣቶችን እንዲሠለጠኑ ቀደም ሲል ተገልጾአል። ለአይሮፕላን ጥገና ትምህርት የሦስት ዓመታት ኮርስ ተሰጥቶ በመጀመሪያ ከተመረቁት 21 ተማሪዎች ውስጥ የኢትዮጵያ አየር መንገድ 19 ሲቀጥር ሁለቱን ማለትም አቶ ይርጋ ሰይፋንና አቶ ንጋቱ ተሰማን ለተጨማሪ ትምህርት ወደ አሜሪካ ልኳል። ትምህርታቸውን አጠናቅቀው ከተመለሱ በኋላ እነሱም አየር መንገድ ተቀጥረው አስተዳደሩን ኢትዮጵያዊ ለማድረግ ይካሄድ በነበረው ትግል ትልቅ ሚና ተጫውተው አየር መንገዱ ውስጥ ደረጃ በደረጃ አድገው ቁልፍ በሆኑ ቦታዎች ተመድበው አገልግለዋል።

በዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽንና በኢትዮጵያ አየር መንገድ መሐል በተደረገው ስምምነት መሠረት የእጅ ሥራ ትምህርት ፕሮግራሙ የሚካሄደው የመጀመሪያው ደረጃ የክፍል የቴክኒክ ትምህርት ከጨረሱ በኋላ፣ አየር መንገድ ተቀጥረው በሥራ ልምድ የሚያገኙት ትምህርት ነው። እነዚህ ሁለቱ ተጣምረው አስፈላጊውን ፈተና ሲያልፉ፣ የምስክር ወረቀት የመስጠትና ደረጃ በደረጃ የሚያድጉበት ፕሮግራም የተዘጋጀላቸው ቢሆንም አየር መንገዱ ይህን ፕሮግራም ለማራመድ በአንድ ጊዜ ለመቀበል የሚችለው የተማሪዎች ቁጥር አነስተኛ ነበር። ይህም የሆነበት ምክንያት ሥራና ትምህርትን አጣምሮ ከሚሰጠው አገልግሎት

ሌላ ከቀን ወደ ቀን ያለውን ተግባሩን ለማራመድ የቦታም ውሱንነት ስለነበረበት ነው።

ትምህርት ቤቱ ከ1944 እስከ 1954 ዓ.ም ድረስ ባሉት አሥር ዓመታት ውስጥ ከዘጠና በላይ የሚሆኑ በቴክኒኪያንነት የሠለጠኑ ወጣቶችን ለኢትዮጵያ አየር መንገድ አበርክቷል። ከዚህ ትምህርት ቤት የሰለጠኑ ምሩቃን ጠቅላላ የአየር መንገዱን ቴክኒክ ክፍል ከአሜሪካኖቹ ለመረከብና በመጨረሻም ለመምራት በቅተዋል። በሲቪል አቪዬሽንም በኩል፣ በልዩ ልዩ ክፍል የሚያገለግሉትና እስከ የመምሪያ ኃላፊነትና ዋና አስተዳዳሪነት የደረሱት፣ የዚሁ ትምህርት ቤት ምሩቃን ናቸው።

ከዚህ ትምህርት ቤት የተመረቁት የሜትሮሎጂ ተማሪዎች ከአየር ኃይል ጋር በተደረገው ትብብር በየክፍላቸው ሀገሩ ጣቢያ በማቋቋማቸው ጠቅላላ የሜትሮሎጂ አገልግሎት ለሀገሪቱ በመስጠት ጠቅመዋል። በሜትሮሎጂ ለማሠልጠን በወጣው ፕሮግራም ከ110-120 የሚሆኑ ተማሪዎችን ለመቀበል ዕቅድ ቢኖርም እስከ 1946 ዓ.ም 65 ተማሪዎችን ብቻ አስመርቋል። ከነዚህ ውስጥ አበባ አንዱዓለም፣ እጅጉ ደምሴ፣ ወርቁ ተፈራና ዋጋዬ ሐጉስ ለከፍተኛ ትምህርት ወደ ፔንስልቬኒያ ዩኒቨርሲቲ ተልከዋል። ትምህርታቸውን ሲያጠናቅቁም በዩኒቨርሲቲው ታሪክ ውስጥ በዚያን ጊዜ ከፍተኛ የሆነ ውጤት አምጥተው ተመርቀዋል። ከነሱ ሌላ ተስፋዬ አስፋውና ሞገስ ተክሌ ለተመሳሳይ ትምህርት ወደ አይኦዋ ዩኒቨርሲቲ ተልከዋል።

ሀገሪቱ በ1946 ዓ.ም. 57 የሜትሮሎጂ ጣቢያዎች ነበሩዋት። የአሜሪካ የተራድኦ ድርጅት በዚሁ ዓመት አሥር ተማሪዎችን ወደ አሜሪካ ልኮ ለማስተማር ባወጣው ፕሮግራም መሠረት ለሰባት ተማሪዎች ዕድል የተሰጠው ከኢትዮጵያ አየር ኃይል ለመጡት ወጣቶች ሲሆን ሦስት ከአየር መንገድ ተልከዋል። በ1947 ዓ.ም የተመዘገቡት ተማሪዎች 15 ብቻ ስለነበሩ የሜትሮሎጂ ባለሙያዎች መንግሥት የተፈለገውን ያህል የሁለተኛ ደረጃ ተማሪዎችን እንደማይሰጣቸው በመግለጽ ሪፖርት አቅርበው ነበር።

በሁለተኛው ክፍል እንደተገለጸው በአሜሪካ ርዳታ ለፓይለቶች ማሠልጠኛ የተቋቋመው ት/ቤት አስፈላጊውን ወጪ የከፈለውና አስተዳዳሪዎቹንና አስተማሪዎቹን ቲደብልዬ.ኤ. እንዲቀጥር ውል የተዋዋለው አይ.ሲ.ኤ. (ICA) የሚባለው የአሜሪካ ተራድኦ ድርጅት ነው። ከዚህ ቀደም ሲል በ1949 ዓ. ም. ውስጥ «ፔጅ መገናኛ» (Page Communication) የሚባል ኩባንያ በኢትዮጵያ ለአንዳንድ አይሮፕላን

ማረፊያዎች የሚሆኑ፤ በሬዲዮ ለአይርፕላኖች አቅጣጫ የሚሰጡ መሣሪያዎች፤ (Radio Beacons) ለማቋቋም ተወዳድሮ አሸገፎ ለመሥራት የቻለው በምን ዓይነት የተራድኦ ውል እንዲሆን አይታወቅም። ያቋቋመው የሬድዮ መሣሪያ አስቀድሞ ለግዢ የወጣውን የቴክኒክ ዝርዝር (Specification) ያሟላ አልነበረም። ዋናው ግን፤ የኢትዮጵያ አየር መንገድ ባለሥልጣኖች ተቃውሟቸውን እያሰሙ ርካሽ መሣሪያ ለመሸጥ ቻለ። አገር ውስጥ በብዙ አይርፕላን ማረፊያዎች አካባቢ ከጭቃ በተሠሩ አነስተኛ ጎጆዎች ውስጥ ተገጣጥመው ከሥራ ፍጻሜው በኋላ ማንም ሳይረከባቸውና ሥራ ላይ ሳይውሉ ውሃ በልቷቸው ቀሩ።

በሚስተር ጆን ብራኒር ሪፖርት ላይ እንደተመለከተው አረብ አገር በተለይ ቤይሩት ዩኒቨርሲቲ የተከሰቱ አንዳንድ ሁኔታዎች ኢትዮጵያውያን ተማሪዎችን ለሚያሰጡ አስተማሪዎች ይጠቅማሉ በማለት የሚከተለውን ሀሳብ አቅርበው ነበር። በሥነ አእምሮ ደረጃ መጠንቀቅ ያስፈልጋል የሚሉት ነጥብ ኢትዮጵያ ውስጥ ትልቅና የተሻለ የሥልጣና ማዕከል ማስፋፋቱ አስፈላጊ ነው። ጥራት ላይ በቂ ትኩረት ሰጥቶ ደረጃ በደረጃ ማሳደግ፤ ከተፈለገው ግብ ለመድረስ ጊዜ መውሰዱን ከግንዛቤ ማስገባት ያስፈልጋል። አረቦችን የቴክኒክ ትምህርት ለማስተማር ለአሜሪካ ወይም ለአውሮፓ ትምህርት ቤቶች የወጡ ፕሮግራሞችን በቀጥታ ሥራ ላይ አውሎ ለማስተማር ሳይ ሰይቻል ቀርቶ፤ እንደገና በመቀየስ አንዳንዴም የኋላውን ወደፊት በማድረግ ብቻ ውጤት ያስገኝ እንደነበረ ያብራራሉ። ምክንያቱን ሲገልጹ በባሕልና በአስተዳደግ በኩል የሚያጋጥሙት የኑሮና የመኖሪያ አካባቢዎች ወሳኝነት እንዳላቸው ጨምረው ገልጸዋል። በተጨማሪም አንድ ተማሪ በትምህርት ገበታ ላይ እያለ የትምህርቱ አሰጣጥ ተማሪው በጊዜው የሚኖረው ግን ዛቤ ወሳኝነት ያለው መሆኑን ከሥራ ልምዳቸው ያገኙት መሆኑን ጽፈዋል።

ከታሪክ በመነሳት በኢትዮጵያ በኩል ያለውን ሲያስረዱ "የቢስክሌት ጎማ ወይም ማንኛውም ክብ በመኪና እንቅስቃሴ ውስጥ እንዴት እንደሚሠራና ምን ጥቅም እንዳለው የማወቅ ባሕሉም ልምዱም ውስጥ ስለሌሉ በእጅ ሥራ አንድ አፍሪካዊን ባለሞያ ለማሠልጠን ብዙ ዝግጅት ይጠይቃል" ብለዋል።

ብዙ ኢትዮጵያውያን በአገር ውስጥና በውጭ አገር ተማሪዎች በትምህርት ገበታ ላይ ተወዳድረው በከፍተኛ ደረጃ ይመረቃሉ። በሂሳብ እንደ ትሪጎኖሜትሪ ዓይነት ትምህርት ተምረው ተወዳዳሪ የሌለው ውጤት ያገኛሉ። በሕይወት ላይ ከቀን ወደ ቀን ወደሚያጋጥመው ሁኔታ

ሲመነዝሩት በተለይ ቴክኒክ ነክ በሆኑት ርእሶች ላይ ገና ጀማሪ የሚሆኑ አሉ። ዋናው ጉዳይ አስተማሪውን የመምረጥ ችሎታና የተጠቀሱትን ነጥቦች እንዲያጤኑ ማስገንዘብ፤ ካስፈለገም ለአስተማሪዎች ልዩ የሥልጣና ማዕከል እንደሚያስፈልግ አስታውቀው ነበር።

ይህ አመለካከታቸው በኢትዮጵያውያን ዐይን በገቢር ሲታይ የተለየ ውጤት አለው። አየር ኃይል በ1940ዎቹ መጀመሪያ የዚህ መጽሐፍ ደራሲን ጨምሮ የተቀጠሩት ዕጩ መኩንኖች ወደ 60 የሚጠጉ ነበሩ። ከነዚህ ውስጥ ለአግሮቻቸው ጫማ እንኳን የነበሯቸው ከአራት አይበልጡም። ይባስ ብሎ መጀመሪያ የተሰጧቸው ቦት ጫማዎች ሁለተኛው ኮርስ ተጠቅመውባቸው የመለሷቸውን ነበር። የአንዳንዱ ጫማ የውስጡ ሚስማር መውጣቱ ምቹት አልነበረውም። አንዱ ይህን ጫማ አድርጎ ከተማ ደርሶ መመለስ አቅቶት በትከሻው አንጠልጥሎ ተመልሷል።

መጀመሪያ አይርፕላን ማብረር ችለው ብዙ የመገለባበጥ ትርኢት ያሳዩ ከነበሩ እጩ መኩንኖች ውስጥ አብዛኛዎቹ እንደገና ወደ ቢስኪሌት መንደት ሲመለሱ ሌሎች እየደገፉ ያስተምሯቸው ነበር።

በዚህ ጊዜ ከተቀጠሩት አንዱ ሥምረት መድኃኔ (ኩሎኔል) ለአንድ የአቪዩሽን መጽሐፍ ደራሲ በላኩት የጽሑፍ መልእክት እንዳመለከቱት፤ (ከላይ የተጻፈውንም ሁኔታ ጠቅሰው)፤ «በዚህ ጊዜ የተቀጠሩት እጩዎች በትምህርት ገበታ ለመቆየት የተቻላቸው፤ በአማካይ ክስድስት ዓመታት ላልበለጠ ጊዜ ብቻ ነበር» ብለዋል። ይህ ሁኔታ የተፈጠረው በጊዜው በየትምህርት ቤቶች በነበረው ስርአት ብዙዎች ወደ ትምህርት ቤት የሚገቡት እድሜያቸው ጠና ካለ በኋላ ስለነበረ፤ ክፍል ማዘለልም የተለመደ ስለሆነ ነው።

ከልዩ ልዩ ክፍላተ ሀገር፤ ከገበሬው፤ ከነጋዴው፤ ከሠራተኛው ከጠቅላላው የኢትዮጵያ ሕዝብ አብራክ የተገኙት ወጣቶች፤ አየር ኃይል ተቀጥረው ትምህርታቸውን ከአጠናቀቁ በኋላ በበረራ ዝና ያገኙት፤ በሀገር ውስጥ ብቻ ሳይሆን ወደ አሜሪካም ተልከው ከልዩ ልዩ አገሮች ከተላኩ ፓይሎቶች ጋር እኩል ተምረው (የውጭ ሀገር ተወላጆቹ ከሕፃን ነታቸው ጀምሮ ቴክኒክ ነክ በሆኑ መጫወቻዎች በእንክብካቤ ያደጉና ከአሥራ ሁለተኛ ክፍል ያላነሰ ትምህርት ካላቸው) አሜሪካኖችንም ጨምሮ፤ በጀት በረራና ኢላማ በመምታት ልዩ ሬኮርድ በማግኘትና አንደኛ በመውጣት ጥሩ ስም በማፍራታቸው ነው። ለአብነት ያህል እንደነገረን ሶስት ወልደማርያም (ብ/ጄኔራል) ይጠቀሳሉ።

እጩ መከራንን ሥምረት መድኃኒ (ኩላል) አይሮፕላን ለብቻቸው ለማብረር ያስፈለጋቸው የትምህርት ጊዜ ስድስት የበረራ ሰዓት ብቻ ነው። በዚያን ጊዜ በአማካይ የሚያስፈልገው ሰዓት ግን ወደ አሥራ ሁለት ይደርስ ነበር። ሌላ የሚታወቅ የቢ-17 የዲላማ ማኅጣጠሪያው ለብዙ ጊዜ ሳይስተካከል ቀርቶ መትረየስ ተኩስ ላይ ዲላማውን ለመምታት አስቸግሮ የቆየውን፤ ኮሎኔል ሥምረት ገና በእጩ መከራንንታቸው ባቀረቡት ማስረጃ መሠረት ተስተካክሎ ሁላችንም የተሻለ ነጥብ ለማምጣት መቻላችን ነው።

ኮሎኔል ሥምረት የበረራ ሥራ አቋርጠው ለከፍተኛ ትምህርት ወደ እንግሊዝ ተልከው በኤሮኖቲክ መሐንዲስነት ተመርቀው ወደ ሀገራቸው ከተመለሱ በኋላ የአየር ኃይሉ የቴክኒክና የሎጂስቲክ ዲሬክተር ሆነው አገልግለዋል። ከዚያም ወደ አየር መንገድ ተዛውረው በአስተዳዳሪነት ያከናወኑት ተግባር በክፍል ሁለት ተገልጿል። በወጣት ነት ጊዜ የተማሳ መደበኛ ትምህርት አለማግኘቱ ኮሌጅ ደረጃ ሲደርሱ አብረው ከሚማሩት የውጭ አገር ተወላጆች ጋር ልዩነቱ በግልጽ እንደሚታይ በአንድ ወቅት ከሳቸው ጋር ተወያይተዋል። ከቤተሰባቸው አጎታቸው አቶ ካሣ መድኃኒ አየር ኃይል ውስጥ በፓይለትነት ለብቻቸው ማብረር ከቻሉ በኋላ ወደ ሌላ ሥራ ተዛውረዋል። ታላቅ ወንድማቸው ዝነኛው ካፕቱን አዳሙ መድኃኒ መጀመሪያ በአየር ኃይል ከዚያም በአየር መንገድ አገልግለዋል። ካፕቱን አዳሙ ያከናወኑትን ተግባር ለመግለጽ በሌላ ርዕስ ሰፋ ያለ ጽሑፍ ያስፈልጋል። ከአሜሪካውያን ፓይለቶች እንዲሁ በሁሉም ዘንድ የሚታወቁት በማስነሳትና በማሳረፍ ጊዜ ለረዳቶቻቸው ባለማካፈላቸው ነበር። በዚህ ሁኔታ የተቆጩት ረዳት ፓይለት አዳሙ፤ ከዕለታት አንድ ቀን አቴና አይሮፕላን ማረፊያ በደመና ሲያርፉ በትንፋሻቸው የሞሉትን የወረቀት ከረጢት አፈንድተው በማስደንገጥ ቁጭታቸውን ተወጥተዋል። ከዚህ ዓይነቱ ቀልድ በሳቅ የሚታለፉት እሳቸው ብቻ ነበሩ። ነገር ግን አንድ የውጭ ተወላጅ ወዳጆቸው ለዚህ መጽሐፍ ደራሲ በአንድ ወቅት «እሳቸውን የሚመስል ሰው በዚህ ዓለም አይገኝም» በማለት የነገሩት በሚገባ ይገልጻቸዋል። ከንጉሠ ነገሥት ዙፋን ቀርበው ሲናገሩ፤ ከሌሎች ርዕስ ብሔሮችና ከማንኛውም የውጭ ሀገር ተወላጅ ጋር ተገናኝተው ከተነጋገሩ እንደሚያደንቁቸው ብዙ ጊዜ ተመልክቷል።

በአሁኑ ዘመን ያሉ ወጣቶች በተመቻቸ ኑሮ፤ በቴክኒክ ነክ መጫዎቻቸው ለመጠቀም ዕድሉ አጋጥሟቸው፤ በትምህርት ከፍተኛ ደረጃ ደርሰው በረራ ይጀምራሉ። በአንድ ወቅት አየር መንገዱ ለፓይለት ምልመላ ልዩ ጥንቃቄ አድርጎ የመረጣቸው 14 ተማሪዎች ሁሉም

እንዳለፉ ተመልክተናል። እንዲሁም በሌላ ወቅት፤ 10ኛ ክፍል የሚገኙ ተማሪዎች ለልዩ ልዩ የቴክኒክ ሙያ በተለይ ለኤሌክትሮኒክስ ለማሠልጠን አየር ኃይል ቀጥሯቸው ጥሩ ውጤት አስገኝተዋል።

በብዙ ቴክኒክ ነክ ሙያዎች የሠለጠኑት የዚያን ጊዜ ወጣቶች ለሀገሪቱ አገልግሎት በአጭር ጊዜ ሥራ ላይ እንዲሰማሩ ያስፈልግ ስለነበር 12ኛን አስኪጨርሶ መጠበቅ አልተቻለም። ነገር ግን ለሀገሪቱ በብዙ መስኮች ጥሩ ውጤት አስገኝተዋል። ይህ አበረታች ውጤት በ1960 ዓ.ም. መጀመሪያ አካባቢ የሬዲዮ መገጣጠሚያ ፋብሪካ ለማቋቋም እስከ ማቀድ አድርጓል። አየር ኃይል ውስጥ የነበረው የኤሌክትሮኒክስ ትምህርት ቤት በዓመት 100 ተማሪዎች ለማሰልጠን አቅም እንደነበረውና በ25 ብር ሊሸጥ የሚችል አነስተኛ ሬዲዮ በዓመት 24,000 ለማምረት እንዲቻል ምኞት እንደነበረ ካሣሁን በቀለ በጊዜው ካቀረቡት ጽሑፍ ለመረዳት ይቻላል።

ዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽንና አባል አገሮች ያላቸው ግንኙነት

ኢትዮጵያ የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት (ICAO) እና የአፍሪካ ሲቪል አቪዬሽን ኮሚሽን (AFCAC) መሥራች አባል አገር ናት። ስለሆነም የዓለም አቀፍ አቪዬሽን አቋም በቴክኒካዊና በኦፕሬሽን አገልግሎት አሠራር ብቁ የሆኑ ሠራተኞች ለዋናው ድርጅትና ለቅርንጫፍ መሥሪያ ቤቶቹ እንዲሁም ለልዩ ልዩ ኮሚቴዎች የሚያገለግሉ በአቪዬሽን የሰለጠኑ ሰዎች ማቅረብ፤ በዚሁ ድርጅት ከተደነገጉት መመሪያዎችና መሠረተሀሳቦች ጋር የተያያዘና የተዋሐደ ነው። ይህም ማለት የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት ድንጋጌ (ኮንቪንሽን) ኢትዮጵያ ተቀባላ የፈረመችና ያፀደቀች በመሆኗ በዚሁ ድንጋጌ በተዘረዘሩት ደንቦች፤ ግዴታዎችና ልዩ ልዩ ተቀጥላዎች (Annexes) የተደነገጉትን የቴክኒክ፤ የኦፕሬሽን፤ የአየር በረራ ደንብ፤ የመገናኛና የናቪጌሽን መሣሪያዎች፤ የአይሮፕላን ሜዳ አሠራር ከአገሩ ሕግና ደንቦች ጋር በማዋሃድ አካላዊ በሚፈቅደው መጠን ተግባራን ፈጽሞ ማለት። እንዲሁም በአፍሪካ ያሉት አገሮች በሥራ ላይ እንዲያውሉት የታቀደውን የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት የአየር ናቪጌሽን ፕላን (Regional Air Navigational Plan) ኢትዮጵያ ከጉረቤት አገሮች ጋር በመተባበር ቅደም ተከተል በማዘጋጀት ሥራ ላይ አውላለች። ለወደፊቱም ከቴክኖሎጂ ጋር በመራመድ የሚወጡትን ማሻሻያዎች በመፈጸም በአቪዬሽን ቀደምትነቷን ጠብቃለች።

የአየር ትራንስፖርት ባለሥልጣን በአዋጅ የተቋቋመው የሚከተሉትን ዓላማዎች ለመፈጸምና ለማስፈጸም ነው፡-

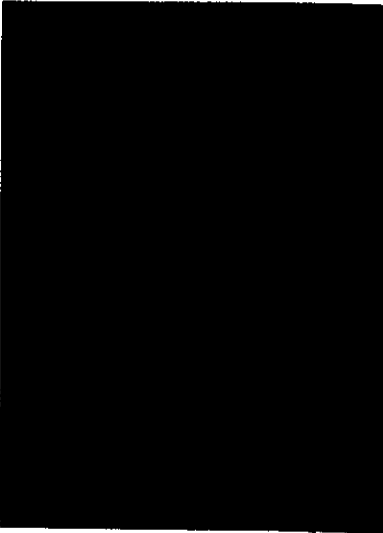
1. ቀልጣፋ ኢኮኖሚያዊ የአየር ማመላለሻና ጠቅላላ የአይሮፕላን አገልግሎት እንዲኖርና አጠቃላይ የአየር ትራንስፖርት ቅንጅት እንዲስፋፋ ማድረግ፤
2. የአየር ማመላለሻ አገልግሎት ከፍተኛ ጥንቃቄና ደንብነት እንዲኖረው ማረጋገጥ፤
3. መደበኛ የአየር ማመላለሻ አገልግሎት እንዲኖር ማድረግ፤
4. የአገር ውስጥና ዓለም አቀፍ የአየር ማመላለሻ መስመሮች እንዲዘረጉና እንዲደራጁ ማድረግ የአይሮፕላን ማረፊያዎችንም ማስፋፋት፤ መጠበቅና ማካሄድ፤
5. የአየር ትራንስፖርት ሕጎችንና ደንቦችን እንዲሁም ኢትዮጵያ ስለአየር ትራንስፖርት ጉዳዮች የገባችውን ስምምነቶችና ኢንተርናሽናል ውሎችን ማስከበር፤ ማስፈጸም እና
6. በጠቅላላው የአየር ትራንስፖርት በማንኛውም ረገድ የሚያድግበትን መንገድ መፈለግ ነው፡፡

ከላይ የተጠቀሱት ተግባሮችና ዓላማዎች እንደሚያመለክቱት የባለሥልጣኑ ሥራ አገልግሎት መስጠትና መቆጣጠርን ይጨምራል፡፡

የአየር ትንስሥርት ቴክኖሎጂ በሚያስደንቅ ፍጥነት በማደግና በመሻሻል በአጭር ጊዜ ከፍተኛ ለውጥ ያሳየ ኢንዱስትሪ መሆኑ ይታወቃል፡፡ ስለሆነም ኢትዮጵያ አዳዲስ ፈጠራዎችን በሙሉ ሥራ ላይ ለማዋል የኢኮኖሚ አቅሚ አይፈቅድላትም፡፡ የበረራ ደንብነትን ለመጠበቅ የሚያስፈልጋት ቴክኖሎጂ አስፈላጊው ጥናት እየቀረበ አስተማማኝ አገልግሎት በመስጠት ላይ ይገኛል፡፡ የአገር ውስጥ የአየር ትራንስፖርት ለማስፋፋት ለሚቀርቡት ጥያቄዎች እስካሁን 20 መንገዶች ለማመላለስ በሚችሉ አይሮፕላኖች አቅም ብቻ ወስኗታል፡፡ በዚህ በ20 መንገዶች ቁጥር የሚፈበርኩ አይሮፕላኖች በአሁኑ ጊዜ ከባሕር ጠለል በላይ በከፍተኛ ሜትር ተራራማ ከሆነው አገራችን ላይ የሚገኙት የአይሮፕላን ማረፊያ ሜዳዎች ጭነት ይዘው ለመነሣት የሚችሉ፤ እምብዛም የሉም፤ ዋናው መርኅ ከነፃ ገበያና ከሕዝቡ ፍላጎት ጋር የሚጣጣም መሆን ነበረበት፡፡

አስተዳደር

የአቪዬሽን ሥራ ቀደም ሲል ተጀምሮ በ1928 ዓ.ም ቢቋረጥም ከጣልያን ጦርነት በኋላ እንደገና በ1937 ዓ.ም ተቋቁሞ ሥራውን ሲጀምር አንድ የበላይ ኃላፊ፣ አንድ ሱዳናዊ ጸሐፊ፣ አንድ ገንዘብ ያዥ፣ እንዲሁም የአይሮፕላን ማረፊያ ሜዳ የሚጠብቁ ዘበኞች ነበሩት፡፡ ከዚህ ጊዜ ጀምሮ እስከ 1940 ዓ.ም ድረስ የመሥሪያ ቤቱ መተዳደሪያ በጀት 60,056 ብር ነበር፡፡



አቶ ተክሌ ሮሮ

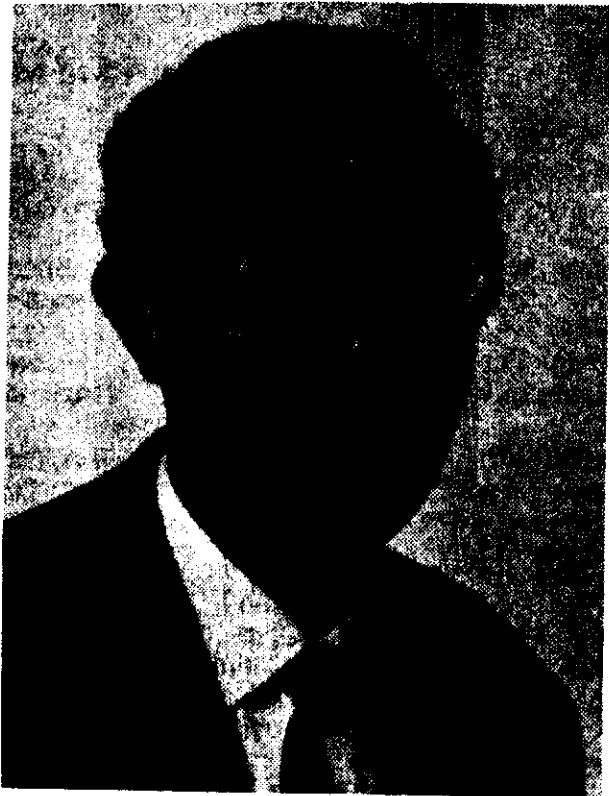
አቶ ተክሌ ሮሮ ከ1939 እስከ 1945 ዓ.ም የሲቪል አቪዬሽን መ/ቤት ዲሬክተር ነበሩ፡፡ አቶ ተክሌ ሮሮ በጠላት ዘመን በስደተኝነት ካርቱም ሱዳን ውስጥ ትምህርታቸውን አጠናቀው ባንክ ቤት ተቀጥረው ይሠሩ ስለነበረ ነፃነት እንደተመለሰ ወደ አገራቸው መጥተው ብዙ እንግሊዝኛ ተናጋሪ ባልነበረበት ጊዜ እንደዚህ ያለውን የቴክኒክ ሥራ መቆጣጠር፣ ከተለያዩ አገሮች ከመጡት የውጭ ሀገር ተወላጆች ጋር በመሥራትና በማስተባበር በኩል በሀገሪቱ የነበሩትን ችግሮች በማስረዳት ተቋቁመው ታልፈዋል፡፡ መሥሪያ ቤቱ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደር ጋር



አቶ ተክሌ ሮሮ

ተዳብሎ ከድሮው አይሮፕላን ማረፊያ በስተደቡብ፤ ጎልፍ ክብብ ከነበረው አጠገብ አንድ አነስተኛ ፎቅ ውስጥ ሥራውን ጀምሯል።

በሰኔ ወር 1943 ዓ.ም ከልዩ ልዩ ትምህርት ቤቶች የተውጣጡ 60 ተማሪዎችን በአዳሪነት ተቀብሎ ከኢንተርናሽናል ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት በተገኘ ርዳታ የአይሮፕላን ምሕንድስና ትምህርት ቤት ተከፍቷል። ልጅ ሚካኤል እምሩ ከ1945 ዓ.ም ጀምሮ የመሥሪያ ቤቱ ዋና ዲሬክተር በመሆን እስከ 1948 ሠርተዋል። በዚያን ጊዜ የመሥሪያ ቤቱ ሠራተኞች ብዛት ከአምስት ወደ ስምንት ከፍ አለ። የአሜሪካኖች አስተዳደር ከኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ጋር ስለ ዕድገት ፕሮግራም የነበረውን አለመግባባት ለማስወገድ ብዙ ደክመዋል። በአሁኑ ጊዜ ክቡር ልጅ ሚካኤል እምሩ በጡረታ ላይ ይገኛሉ።



ክቡር ልጅ ሚካኤል እምሩ

ከልጅ ሚካኤል እምሩ ሀላፊነቱን የተረከቡት አቶ ተፈራ ደገፌ ከ1948 እስከ 1950 ዓ.ም ድረስ ዋና ዲሬክተር በመሆን መሥሪያ ቤቱን መርተዋል። በዚህ ጊዜ መሥሪያ ቤቱ ከነበረበት ሥፍራ ወደ ዱርው አይሮፕላን ማረፊያ ሜዳ (ልደታ) ጠጋ ብሎ በሰሜን በኩል ከሚገኙት ህንፃዎች ወደ አንዱ ፎቅ ቤት ተዛወረ። የሠራተኞችም ቁጥር እየበዛ ሔደ። መሥሪያ ቤቱ ወደ ውጭ አገር የላከቸው ተማሪዎችም ለሥራ ታጥቀው ተመለሱ። በአሁኑ ጊዜ አቶ ተፈራ ደገፌ ካናዳ ውስጥ በጡረታ ላይ ይገኛሉ።



አቶ ተፈራ ደገፌ

የአሁኑ የኢትዮጵያ ፕሬዚዳንት የመቶ አለቃ ግርማ ወ/ጊዮርጊስ በኢትዮጵያ አየር ኃይልና በሲቪል አቪዬሽን የሠሩ በመሆናቸው የብዙ ዓመታት የአቪዬሽን እውቀትና ልምድ አላቸው። ከጣልያን ጦርነት በኋላ የምድር ጦር በእንግሊዞች በሚሰለጥንበት ጊዜ በሲግናል ክፍል ሥራ የጀመሩት የመቶ አለቃ ግርማ ወደ አየር ኃይል ተዛውረው በዚህ መሆኑ አገልግለዋል። በሲቪል አቪዬሽን መ/ቤት ከ1943 ዓ.ም ጀምሮ በሬዲዮ መገናኛና በአየር መቆጣጠሪያ ክፍሎች እንዲሁም በጠቅላላው የቴክኒክ ክፍል ኃላፊ በመሆን ለብዙ ዓመታት ሠርተዋል። የመቶ አለቃ ግርማ ወልደ ጊዮርጊስ በኤርትራ የሲቪል አቪዬሽን መ/ቤት ኃላፊ በመሆን ተሾመው ሃላፊነቱን "ኢንተርናሽናል ኤይር ሬዲዮ" ከተባለ የእንግሊዝ ኩባንያ ተረክበዋል። ይህ ኩባንያ በኮንትራት መልክ የኤርትራን የሲቪል አቪዬሽን ያስተዳድር ነበር። ከአሥመራ ተመልሰው

ኢትዮጵያውያን ፓይለቶች ጋር ስለ ዕድገት ፕሮግራም የነበረ ለመግባባት ለማስወገድ ብዙ ደክመዋል። በአሁኑ ጊዜ ክቡር ስሌል እምሩ በጡረታ ላይ ይገኛሉ።



ክቡር ልጅ ሚካኤል እምሩ



አቶ ተፈራ ደገፌ

የአሁኑ የኢትዮጵያ ፕሬዚዳንት የመቶ አለቃ በኢትዮጵያ አየር ኃይልና በሲቪል አቪዬሽን የሠሩ ዓመታት የአቪዬሽን እውቀትና ልምድ አላቸው። በኋላ የምድር ጦር በእንግሊዞች በሚሰለጥንበት ጊዜ ሥራ የጀመሩት የመቶ አለቃ ግርማ ወደ አየር ኃይል መሆን አገልግለዋል። በሲቪል አቪዬሽን መ/ቤት ከ በሬዲዮ መገናኛና በአየር መቆጣጠሪያ ክፍሎች እንደ የቴክኒክ ክፍል ኃላፊ በመሆን ለብዙ ዓመታት አለቃ ግርማ ወልደ ጊዮርጊስ በኤርትራ የሲቪል ኃላፊ በመሆን ተሹመው ሃላፊነቱን "ኢንተርናሽናል ከተባለ የእንግሊዝ ኩባንያ ተረክበዋል። ይህ ኩባንያ የኤርትራን የሲቪል አቪዬሽን ያስተዳድር ነበር። ከኢ



የኢ.ፌ.ዴ.ሪ ፕሬዚዳንት የመቶ አለቃ ግርማ ወልደጊዮርጊስ

ከጎዳር እስከ ሐምሌ 1950 ዓ.ም ድረስ ለዘጠኝ ወራት ያህል የሲቪል አቪዬሽን መ/ቤት ዋና ዲሬክተር በመሆን መ/ቤቱን መርተዋል። ከዚያም ከፍተኛ የፖለቲካ ተሳትፎ በማድረግ የሕዝብ ተወካዮች ምክር ቤት (ፓርላማ) አባል ሆነዋል።

ከዚህ በኋላ ክቡር አምባሳደር አባተ አግዴ ከ1951 እስከ 1955 ዓ.ም ድረስ የመሥሪያ ቤቱን ሥራ መርተዋል። በዚህ ጊዜ ውስጥ አሁን የጦር ኃይሎች ሆስፒታል ከሆነው ፊት ለፊት ከሚገኙት ህጻዎች በአንዱ ውስጥ መሥሪያ ቤቱን አድርጎ፣ በድርድር አይሮፕላን ማረፊያ የሚገኘው የመንገደኞች አዳራሽ ተሠርቶ ለመጀመሪያ ጊዜ ዘመናዊ የሆነ የአቪዬሽን አገልግሎት ተጀመረ። ክቡር አምባሳደር አባተ ለአራት ዓመታት የመ/ቤቱን ተግባር የመሩበትን ጊዜ ሲያወሱ፡፡«ከፍ ያለ ወጪ የተደረገበት ሰፊ የአቪዬሽን የልማት ሥራ የተከናወነበት ሰዓት ነበር» ብለዋል።

የአዲስ አበባ፣ የአሥመራ፣ የድሬዳዋና የጅማ አይሮፕላን ማረፊያ ሜዳዎችና የመንገደኞች መቀበያ አዳራሾች በኢንተርናሽናል ደረጃ የተሠሩት በዚያን ጊዜ ነበር።

በኢትዮጵያ ሲቪል አቪዬሽን ታሪክ ውስጥ በከፍተኛ ደረጃ ለውጥ የታየው፣ የሲቪል አቪዬሽን ቦርድ መቋቋም ነው። በዚህ መሠረት ከላይ የተጠቀሱት የአቪዬሽን የልማት ሥራዎች ሲከናወኑ የአስተዳ

ደሩም አቋም በመሻሻል ጉን ለጉን መራመድ ስለነበረበት ነሐሴ 21 ቀን 1954 ዓ.ም በትእዛዝ ቁጥር 25/54 የሲቪል አቪዬሽን ቦርድ መቋቋም የመ/ቤቱን ቴክኒካዊ ሥራ በደንብ ለማካሄድና የኢኮኖሚ ይዞታውን ለማስተዳደር ትልቅ ድጋፍ ሆኖታል።



ክቡር አምባሳደር አባተ አግዴ

የሲቪል አቪዬሽን ከፍተኛ እንቅስቃሴ የተጀመረውም በዚህ ጊዜ ነበር። የሲቪል አቪዬሽን ቦርድ ሲቋቋም የመ/ቤቱም ዋና ዲሬክተር አምባሳደር አባተ አግዴም በረዳት ሚኒስትርነት ማዕረግ የመ/ቤቱ አስተዳዳሪ ሆኑ።

".....ዛሬ ወደኋላ መለስ ብለን ስንመለከተው የፕሮግራሙ ሥራ በመልካም ተከናውኖ በመሥሪያ ቤቱ ውስጥ የቆዩትና ለከፍተኛ ትምህርት ወደ ውጭ አገር ተልከው የነበሩት ሠራተኞች ተመልሰው ከፍ ያለ የኃላፊነት ሥፍራ በመያዝ ተግባራቸውን በሚገባ ሲያካሄዱ መገኘታቸው ደግሞ የሲቪል አቪዬሽን ድርጅት እያደገ ሄዶ ራሱን ችሎ ወደ መተዳደር ደረጃ ደርሶ ማየት በጣም ደስ የሚያሰኝ ነው" ሲሉ ክቡር አምባሳደር አባተ አግዴ አስተያየታቸውን ገልጸዋል። ክቡር አምባሳደር አባተ አግዴ በአሁኑ ጊዜ በጡረታ ላይ ናቸው።



የኢ.ፌ.ዴ.ሪ ፕሬዝዳንት የመቶ አለቃ ግርማ ወልደጊዮርጊስ

ዳር እስከ ሐምሌ 1950 ዓ.ም ድረስ ለዘጠኝ ወራት ያህል የሲቪል አዲስ አበባ መ/ቤት ዋና ዲሬክተር በመሆን መ/ቤቱን መርተዋል።
 ለምሳሌ ከፍተኛ የፖለቲካ ተሳትፎ በማድረግ የሕዝብ ተወካዮች ምክር ቤት (ፓርላማ) አባል ሆነዋል።

በኋላ ክቡር አምባሳደር አባተ አግደኤ ከ1951 እስከ 1955 ዓ.ም ድረስ የመሥሪያ ቤቱን ሥራ መርተዋል። በዚህ ጊዜ ውስጥ አሁን ያለው የዲሞክራሲ ማህበረሰብ ሲሰራ፣ አባተ አግደኤ ለዚህ ማህበረሰብ አባል ሆነው ተገኝተዋል።

ደሩም አቋም በመሻሻል ጉን ለጉን መራመድ ስለነበረበት 1954 ዓ.ም በትእዛዝ ቁጥር 25/54 የሲቪል አዲስ አበባ የመ/ቤቱን ቴክኒካዊ ሥራ በደንብ ለማካሄድና የኢኮኖሚ ለማስተዳደር ትልቅ ድጋፍ ሆኖታል።



ክቡር አምባሳደር አባተ አግደኤ

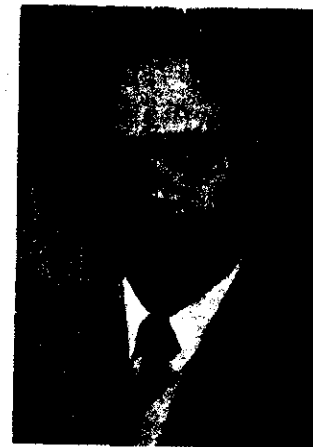
ከታኅሣሥ 1955 ዓ.ም ጀምሮ እስከ 1956 ዓ.ም ድረስ ለአንድ ዓመት ያህል ከቡር ፊታውራሪ ፍስሐጽዮን ኃይሉ (በኋላ ደጃዝማች) የመሥሪያ በቱ አስተዳዳሪ በነበሩበት ጊዜ አራቱን ዓለም አቀፍ አየርፕላን ማረፊያዎች ማለትም የአዲስ አበባ፣ የአሥመራ፣ የድሬዳዋንና የጂማን የማስመረቅ ዕድል አጋጥሟቸዋል።



ዘር ደክማች ፍላጎት ኃይሉ

በፕሮግራሙ መሠረት የአዲስ አበባው ዓለም አቀፍ አይርፕላን ማረፊያ በግርማዊ ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ ሲመረቅ የቀሩት ሶስቱ አይርፕላን ማረፊያዎች ደግሞ በዚያኑ ቀንና ሰዓት የየጠቅላይ ግዛቱ የበላይ ባለሥልጣኖች በተገኙበት ተመርቀዋል። ገዳር 11 ቀን 1956 ዓ.ም በኢትዮጵያ ሲቪል አቪዩሽን ታሪክ ውስጥ አራት የአይርፕላን ማረፊያ ጣቢያዎች የተመረቁበት ቀን ነው። ከቡር ደክተር ጉይቶም ጸጥሮስ ከታኅሣሥ 1956 እስከ ግንቦት 1957 ዓ.ም ድረስ የመ/ቤቱን ሥራ ሲረከቡ አራቱ ዓለም አቀፍ አይርፕላን ማረፊያዎች አገልግሎት ላይ ከዋሉ የአንድ ዓመት ዕድሜ ቢኖራቸውም አብዛኛው ሥራ ገና ያልተደላደለ ስለነበር አገልግሎት የሚሰጡት ልዩ ልዩ ክፍሎች አቋም የጠነከረ እንዲሆን ብዙ ሥራ አከናውነዋል።

አየር መንገድ ለመጀመሪያ ጊዜ ዘመናዊ ጀት በሥራ ላይ ያዋለበት ጊዜ በመሆኑ ለነዚህ ጆቶች በቂ የሆኑና የተረጋገጡ የገዢ መስመሮች ማግኘት አስፈላጊ ስለነበር ዋና አስተዳዳሪው ከአየር መንገድ ባለስልጣኖች ጋር ብዙ አገሮች በመዘዋወር ውል ፈርመዋል።



ዘር ደክተር ጉይቶም ጸጥሮስ

ከዶ/ር ጉይቶም ቀጥሎ አቶ ኃይሉ ዓለማየሁ አስተዳደሩን ተረክበው ከ1957 ዓ.ም እስከ 1965 ዓ.ም. በሀላፊነት ሲመሩ ከፈጸሙዋቸው ከፍተኛ ሥራዎች መካከል የአዲስ አበባና የአሥመራ አይርፕላን ማረፊያ ሚዳዎችን የማስረዘምና የማሻሻል ዕቅዶች ይገኙበታል። ከዚህም በተር በሁለቱ አይርፕላን ማረፊያዎች አይርፕላን በሌሊት ለማሳረፍና ለለማስነሳት የሚያስችሉ መሣሪያዎች እንዲኖራቸው አድርገዋል። የኤርፖርት ኤሌክትሪክ መብራት አስገብተዋል። በተጨማሪም ስለ ኢትዮጵያ አየር ክልል ቁጥጥር ጉዳይ ያደረጉት አስተዋጽኦ በአየር ትራፊክ መቆጣጠሪያ ክፍል ተጽፎ ይገኛል።

ከአሜሪካ መንግሥት በ1963 ዓ. ም. በተገኘው የሃያ አምስት ሚሊዮን የኢት/ብር ብድር በአዲስ አበባና በአሥመራ አይርፕላን ማረፊያዎች በሌሊትም ሆነ በጥጋግ ለማረፍ የሚያስችሉ መሣሪያዎች ተቋቁመው በ1964 ዓ. ም. የሃያ አራት ሰዓት አገልግሎት መስጠት ጀመሩ። በኢትዮጵያ ሲቪል አቪዩሽን ታሪክ ውስጥ ለመጀመሪያ ጊዜ አቅጣጫና ርቀት የሚያመለክቱ መሣሪያዎች በሁለቱም ኤርፖርቶች ተቋቁመው በግንቦት 1964 ዓ.ም በጣም ዘመናዊ የሆነ የናቪጌሽን አገልግሎት ተጀምሯል። አስተዳደሩ በየጊዜው በሚያደርገው መሻሻል የአየር ጉዞ ደህንነት ከመቼውም ይበልጥ ከፍ ለማድረግ በሬዴዮ ግንኙነት የበረራ መረጃ በመስጠት የአየር ክልሉን ቁጥጥር እስከ ሕንድ ወቅያኖስ ያደረሰው በዚህ ጊዜ ነው።

5 ዓ.ም ጀምሮ እስከ 1956 ዓ.ም ድረስ ለአንድ ዓመት
 ጥውራሪ ፍስሐጽዮን ኃይሉ (በኋላ ደጃዝማች) የመሥራቻ
 ገንባታ ጊዜ አራቱን ዓለም አቀፍ አየሮፕላን ማረፊያ
 የአዲስ አበባ፣ የአሥመራን፣ የድሬዳዋንና የጂማን
 ለ አጋጥሟቸዋል።



ክቡር ደጃዝማች ፍስሐጽዮን ኃይሉ

ሥራት የአዲስ አበባው ዓለም አቀፍ አየሮፕላን ማረፊያ



ክቡር ዶክተር ጎይቶም ሌጥሮስ

ከዶ/ር ጎይቶም ቀጥሎ አቶ ኃይሉ ዓለማየሁ አስተዳደር
 ከ1957 ዓ.ም እስከ 1965 ዓ.ም. በሀላፊነት ሲመሩ
 ከፍተኛ ሥራዎች መካከል የአዲስ አበባና የአሥመራ
 ማረፊያ ሜዳዎችን የማስረዘምና የማሻሻል ዕቅዶች
 ከዚህም በቀር በሁለቱ አየሮፕላን ማረፊያዎች አይር
 ለማሳረፍና ለለማስነሳት የማያስችሉ መሣሪያዎች እንደ



አቶ ጋደሉ ዓለማየሁ

የሲቪል አቪዬሽን የሥራ መስክ ራሱን የቻለ እንዲሆን ማድረጉ አስፈላጊ መሆኑን በመገንዘብ በትእዛዝ ቁጥር 69/1963 ዓ.ም ነጋሪት ጋዜጣ ሰላሳኛ ዓመት ቁጥር 11 ከየካቲት 26 ቀን 1963 ዓ.ም ጀምሮ ራሱን ችሎ እንዲተዳደር ተደረገ። በ1964 በአንድ የውጭ አገር አማካሪ ተጠንቶ በቀረበው የአስተዳደር ፕላን መሠረት አስተዳደሩ ራሱን ችሎ እንዲተዳደር የተደረገው መከራ በልዩ ልዩ ምክንያቶች ሳይሳካ ቀረ። አስተዳደሩ በሚያገኘው ገቢ ራሱን ችሎ እንዳይሠራ ካደረጉት ምክንያቶች መካከል ጥቂቶቹ ከማዕከላዊው የመንግሥት ሠራተኞች ማስተዳደሪያ ኮሚሽን ውጪ ሆኖ በራሱ ደንብ ሠራተኞችን ለማስተዳደር ባለመቻሉ፣ ቀደም ሲል የተቋቋመው በአዋጅ ስለሆነ በሌላ አዋጅ ካልተሻሻለ ትእዛዙ ዋጋ ስለሌለው በገንዘብ አስተዳደር በኩል ከገንዘብ ሚኒስቴር ውጭ አለመሆኑና የኢትዮጵያ አየር መንገድም የአገልግሎት ዋጋ መክፈል አለመቻሉ ናቸው።

ከየካቲት 1966 ዓ.ም አብዮት በኋላ፣ ወታደራዊው መንግሥት፣ የሠራተኞችን ጉዳይ አስመልክቶ በ1969 ዓ.ም ባወጣው አዋጅ ሁሉንም ስላጠቃለለው የሲቪል አቪዬሽን መሥሪያ ቤት፣ የአየር ትራንስፖርት ባለሥልጣን ተብሎ ታወጀ።

በአቶ በየነ ደስታ አስተዳዳሪነት ዘመን በቀረበው ጥናት መሠረት፣ አይሮፕላኖች በክብደታቸው መጠን ባረፉ ቁጥር የአገልግሎት ዋጋ እንዲከፍሉ ተደረገ። አየር መንገዱም አገር ውስጥ በሚያርፍባቸው ጣቢያዎች ሁሉ የአገልግሎት ዋጋ እንዲከፍል ተጠየቀ።



አቶ በየነ ደስታ

በአፍሪካ አቅጣጫ የሚያሳዩ የፊደላዊ አገልግሎቶች አለመሟላት

አፍሪካ ውስጥ ብዙዎቹ አገሮች በአይሮፕላን ማረፊያ ሚዳዎች አካባቢ ሊኖሩ የሚገባቸው በቂ የአቅጣጫ ማሳያ መሣሪያ ሳይኖራቸው ቀርቶ እንዳንድ አደጋዎችን አስከትለዋል። በተፈጥሮ ፀጋ አጠዛኛውን ጊዜ መልካም የአየር ሁኔታ መኖሩ የሚያዝናና ሲሆን አልፎ አልፎ በሚከሰቱት የአየር ብልሽት ሁኔታዎች ከአደጋ ለመከላከል እንዲቻል የዘመኑ ቴክኖሎጂ ያፈራቸው የተራቀቁ በማንኛውም ዓይነት የአየር ሁኔታ ለማሳረፍ የሚያስችሉ መሣሪያዎች ገበያ ላይ አሉ። ነገር ግን መሣሪያዎቹን ለመግዛት ከፍተኛ ወጪ ወጥቶ ቢተክሉ የትራፊኩ መጠን እነስተኛ በመሆኑ ለውሳኔ አሰጣጥ አያመችም ነበር።



አቶ ጋይሉ ዓለማየሁ

ሸን የሥራ መስክ ራሱን የቻለ እንዲሆን ማድረጉን በመገንዘብ በትእዛዝ ቁጥር 69/1963 ዓ.ም ነጋሪት ዓመት ቁጥር 11 ከየካቲት 26 ቀን 1963 ዓ.ም ጀምሮ ነዲተዳደር ተደረገ። በ1964 በአንድ የውጭ አገር አማካሪ ሰነድ በተሰጠው ፕላን መሠረት ኦስታሪያ ራሱን ችሎ

በአቶ በየነ ደስታ አስተዳዳሪነት ዘመን በቀረበው አይሮፕላኖች በክብደታቸው መጠን ባረፉ ቁጥር እንዲከፍሉ ተደረገ። አየር መንገዱም አገር ውስጥ ጣቢያዎች ሁሉ የአገልግሎት ዋጋ እንዲከፍል ተጠየቀ



አቶ በየነ ደስታ

ለምሳሌ ሱዳን ውስጥ ሊያጋጥም የሚችለው ከባድ የአየር ብልሽት፤ አሸዋ የቀላቀለ አውሎ ነፋስ (ሐቡብ) በተነሣ ጊዜ ለማረፍ የሞከሩ አይሮፕላኖች ላይ አደጋ አስከትሏል። ብዙዎቹ የሦስተኛ ዓለም አገሮች፤ እነዚህን የመሳሰሉ ሁኔታዎች ሲከሰቱ በአቅም ማጣት ምክንያት ሊያሟላቸው ያልቻላቸውን የሬዲዮ መሣሪያዎች፤ በገንዘብ አበዳሪዎችና በዓለም አቀፍ ድርጅቶች ድጋፍ በመግዛት ችግሩ እየተቃለለ ይገኛል።

የሞዛምቢክ ፕሬዚዳንት ሳሞራ ማሺል ከክብር ተከታዮቻቸው ጋር በዛምቢያ ያደረጉትን ጉብኝት አጠናቀው በሩሲያ በተሠራው ቲዩ-134 አይሮፕላን፤ በሩሲያውያን አብራሪነት ጥቅምት 9 ቀን 1979 ዓ. ም. ከምሽቱ 12:38 ተነስተው በዛምቢያና በዚምባብዌ ላይ አድርገው ከዋና ከተማቸው ማፑቱ ለመድረስ 19 ደቂቃ ሲቀራቸው አይሮፕላኑ መውረድ ጀምሮ ወደ ሜዳው እየተቃረበ ሲሄድ ወደ ቀኝ 37 ዲግሪ ይዞራል። ይህ ድርጊት በትክክል ያሉበትን ቦታ አውቀው፤ ከስምንት ደቂቃ በኋላ ተደርጎ ቢሆን የሚዳውን አቅጣጫ ሊያስይዘው ይቻል ነበር። ማፑቱ ሜዳ ላይ የሚገኘው የሬዲዮ አቅጣጫ ሰጪ ከሚልከው (VOR RADIAL) የሬዲዮ መስመር ላይ ደርሰው በሰላም ወደ ሜዳ ለመቃረብና ለማረፍ ያስችላቸዋል።

እንደ መርማሪው ኮሚቴ አባባል አብራሪዎቹ ያሉበትን ቦታ ሳያውቁ፤ ወደ ሜዳው መቃረባቸውን የሚያሳየው የሬዲዮ ምልክት ሳያመለክታቸው፤ በደመና ውስጥ በደቂቃ 480 ሚማ እየወረዱ፤ ከማፑቱ 56 ኪ/ሜ ምዕራብ 150 ሜትር ወደ ደቡብ አፍሪካ ወሰን ውስጥ አልፎ ከ730 ሜትር ከፍታ ላይ ተጋጭቶ ወድቋል። በዚህ አደጋ ፕሬዚዳንቱን ጨምሮ 34 ሰዎች ሕይወታቸው አልፏል። ከዚህ አደጋ የተረፉት አንድ አብራሪና አስር መንገደኞች ነበሩ። አንዱ መንገደኛ ጥቂት ቆይቶ ሞቷል።

የምርመራው ውጤት እንዳመለከተው ሙሉ ለሙሉ የሩሲያ አብራሪዎች የሚገኙበት አይሮፕላን በመሀላቸው አለመግባባትና የዲሲፕሊን ጉድለት እንደነበረ ታውቋል። አይሮፕላኑ በሚወርድበት ጊዜ ረዳት ፓይለቱ መዘቃና የዓለም ዜና ይሰማ ነበር። «በሌላው ዓለም አስፈላጊነቱ የቀረ፤ ከአብራሪዎቹ መካከል አንዱ በናቪጌተርነት ሙያ የተሰማራው አቅጣጫ ለማግኘት የሚረዳውን መሣሪያ ከተቀመጠበት ቦታ ሆኖ ለማየት ችግር ነበረው» ይላል የአደጋ ሪፖርቱ። ምናልባት እሱ ሳያውቅ ረዳት ፓይለቱ አቅጣጫ ለመመልከት ወደ ሌላ VOR ፊደላዊ ጣቢያ አዙሮት ይሆናል የሚልም ጥቆማ ሪፖርቱ አለው።

አብራሪዎቹ የማፑቱን አቅጣጫ ሰጪዎቹንና አይሮፕላኑ የነበረውን ሬዲዮ አልተጠቀሙበትም።

በተጨማሪም ከማፑቱ መቆጣጠሪያ ጣቢያ ጋር አለመግባባት እንደ ነበር መርማሪ ኮሚሽኑ ከአደጋው በኋላ ከአገኘው የሬዲዮ ቅጂ ተረድቷል። «አቅጣጫቸውን ለማስለወጥ የሌላ ሬዲዮ ጣቢያ ሰምተው ይሆናል። ለዚህም የደቡብ አፍሪካ እጅ ነበረበት የሚለው አባባል መሰረተ ቢስ ነው» በማለት ሪፖርቱ ላይ አካተዋል። በጊዜው ደቡብ አፍሪካ በዘረኛ መንግሥት ትመራ እንደነበር አይዘነጋም። የዚህ ዓይነቱን ሐሜት ለማስወገድ እንዲቻል ለምን ጥቁር አፍሪካዊ ከመርማሪዎቹ አንዱ አልሆነም?

አደጋ መድረሱ እንደታወቀ ምንም እንኳን ወደ ቦታው ለመድረስ አስቸጋሪ ቢሆንም የደቡብ አፍሪካ ባለሥልጣኖች በወቅቱ ርዳታ እንደሰጡ ሪፖርቱ አመልክቷል። መርማሪ ኮሚሽኑ እንዳመለከተው በመውረድ ላይ እያሉ ደመና ውስጥ ሆነው ከተፈቀደላቸው 3000 ሚማ በታች ወርደው በመቆጣጠሪያ ክፍል ያለውና ወደ መሬት መጠጋታቸውን የሚያመልክተው «ከፍተኛ ቦታ ደርሰህል!» እያለ ሲጣራ ምንም ዓይነት ርምጃ አለመውሰዳቸው ከአደጋው በኋላ «ጥቁር ሣጥን» በመባል የሚታወቀው በረራ መቆጣጠሪያ ወስጥ ባለው ድምጽ በሚቀርጸው ሬዲዮ መሣሪያ አማካይነት ካደረጉት ምርመራ ለመረዳት ችለዋል።

የዚህ አደጋ ምርመራ የተካሄደው በዓለም አቀፍ ደረጃ፤ በከፍተኛ ሕግ አዋቂዎችና የአቪዬሽን ሰዎች ነበር። እንዲያውም አንደኛው አሜሪካዊ ወደ ጎዋው የመጠቀት የኢስተርን ኤየርላይንስ መሪ ነበሩ። የማንኛውም አደጋ ምርመራ ውጤት ለብራሪዎች ትምህርት ሰጪ በመሆኑ ይቀርብላቸዋል። እነዚህ በደገንነት ምክንያት የሚፈጠሩት አደጋዎች መሪር የሆነ ሀዘን ጥለው ቢያልፉም ለአብራሪዎች ጥሩ ትምህርትና ማስጠንቀቂያ ሆነዋል።

ከሠሀራ በታች ባሉት የአፍሪካ አገሮች በ1970ዎቹ አጋማሽ የተከሰተው ድርቅ ያስከተለው የረሀብ ሰቆቃና የሕይወት እልቂት ዓለምን አነቃንቆ ነበር። በዚህ ጊዜ ነው፤ የአየርላንድ ተወላጅ የሆኑት የሙዚቃ ባለሙያ ቦብ ጊልዶፍ (Bob Gildof) "Do they know it's Christmas?" (ልደት መሆኑን ያውቃሉ?) በሚል ርእስ በዓለም የታወቁትን ሙዚቀኞች ያሳተፈ፤ የአንድ ቀን የሙዚቃ ድግስ ሉንዶን ውስጥ ያካሄዱት። ከዚህ ዝግጅት በተገኘው ገቢ የነፍስ አድን ሰፊ ፕሮግራም፤

በርዳታ ማስተባበሪያና ማቋቋሚያ ኮሚሽን በኩል በረዣብ ለተጎዱ ወገኖቻችን ደርሷል። አትላንቲክ ውቅያኖስን ተሻግሮ አሜሪካውያን ድምጸውያን አርቲስቶችም «አንድ ዓለም ላይ ነን» (We are the world) በሚል ርእስ ያወጡት የሙዚቃ ቪዲዮ ቅጂና የዲስክ ሽያጭ ለተረጋው ወገን ምግብ አቅርቦት ውሏል። እነዚህ ከፍተኛ ያለ ቁጥር የነበራቸውን ድምጸውያን በአንድ ቦታ አሰባስቦ ለበጎ አድራጎት የሚውል ዜማ ከመጀመሪያው እስከ ፍጻሜው አቀነባበሩ እንዴት እንደነበረ የሚያሳየው ቪዲዮ በዓለም ዙሪያ ተሸጧል።

ረዣብን ለመዋጋት በተሰለፉበት ዓላማ፣ ከነዚህ ከላይ ከተጠቀሱት ሁለት ታላላቅ የርዳታ ማስተባበሪያ አቋሞች ባላነሰ ጥረት፣ የአሜሪካ ሕግ መወሰኛ ምክር ቤት (ኮንግረስ) አባል የነበሩት ሚኪ ሌይላንድ፣ በእሳቸው አቅራቢነት ከተቋቋመውና ምክር ቤቱ ከፈቀደው ርዳታ 8,000,000 ዶላር ለኢትዮጵያ ርዳታ አስገኝተዋል።

ሚኪ ሌይላንድ ከማርክሲስቱ ኩሎኔል መንግሥቱ ኃይለማርያም ጋር ተቀራርበው በወዳጅነት ደረጃ በመግባታቸው፣ እንደልብ ወደ ኢትዮጵያ መግባትና መውጣት መቻላቸው ብቻ ሳይሆን ቀደም ሲል የኩባ መሪን ፊደል ካስትሮን ተማጥነው በመስማማት ኩባ ውስጥ የታሰሩ ስምንት ወገኖቻቸውን ለማስፈታት የቻሉ ታላቅ የሰላም መልእክተኛ ነበሩ። እኚህ ታላቅ ሰው መጀመሪያ በ1997 ዓ.ም ከዚያም በ1977 ዓ.ም አፍሪካን ጎብኝተው ወደ ሀገራቸው ከተመለሱ በኋላ መሰል ወገኖቻቸውን ለመርዳት ቆርጠው የተነሱ መሆናቸውን ለተቃራኒዎቻቸው አስታውቋል።

በስድስተኛው የአፍሪካ ጉዟቸው፣ ነሐሴ 1 ቀን 1981 ዓ.ም ከአዲስ አበባ ምዕራብ 490 ኪ/ሜ ርቆ ከሚገኘው ፊንዲጎ ተብሎ ከሚጠራው የስደተኞች ጣቢያ፣ 17,000 የሚሆኑ እናት አባት የሌሏቸውን ሕፃናትና ለመጎብኝት ፕሮግራም ነበራቸው። በዚህ መሠረት ወደ ጣቢያው ለማምራት የተሳፈሩበትና በርዳታ ማስተባበሪያና ማቋቋሚያ ኮሚሽን ስር የትራንስፖርት አገልግሎት ይሰጥ የነበረው አይሮፕላን (ዴሐቪ ላንድ ትዊን ኦተር) በክረምቱ የአየር ሁኔታ የተነሳ ከአዲስ አበባ ሁለት ሰዓት ዘግይቶ ተነሣ።

በአይሮፕላኑ ከተሳፈሩት 16 መንገደኞችና ሁለት አብራሪዎች መካከል ከሚስተር ሚኪ ሌላንድ ሌላ ስምንት አሜሪካውያን ረዳቶቻቸው ሲሆኑ የቀሩት ኢትዮጵያውያን ነበሩ። ወራቱ ክረምት ስለነበረ የደመና ሽፋኑም ከፍተኛ በመሆኑ አብዛኛው በረራ በደመና ውስጥ ነበረ። መድረሻ

ጣቢያውን በበረራው የደረሰበትን አቅጣጫ የሚያሳይ ምንም ዓይነት የሬዲዮ መሣሪያ አልነበረም።

አይሮፕላኑ በሚጠበቅበት ሰዓት ከጣቢያው አለመድረሱ እንደታወቀ፣ የአየር ኃይልና የአየር መንገድ አይሮፕላኖች በፍለጋው ተሰማሩ። በቀን በቀን የወደቀውን አይሮፕላን የሚፈልጉት የአይሮፕላኖች ቁጥር ቢጨመርም ምንም ውጤት አልተገኘም። በአምስተኛው ቀን በአካባቢው ያሉት ሰዎች አቅጣጫ አመልክተዋል። ከዚህም ሌላ አሜሪካ ለስላላ የምትጠቀምበት ዩ-2 (U-2) አይሮፕላን መጥቶ ባካሄደው ፍለጋ ከማረፊያ ጣቢያው አካባቢ ከሚገኘው 1500 ሜትር ከፍታ ካለው ተራራ ከጫፉ 100 ሜትር ዝቅ ብሎ መጋጨቱ ታወቀ። አይሮፕላኑ ያለ ቁጥጥር ጥልቅ ሽለቆ ውስጥ ገብቶ ከነሰዎቹ ስለተከሰከሰ ከላይ በበረራ ለማየት ያልተቻለው በዚህ ምክንያት ነበር። በተራራ አካባቢ በውጊያ የሰለጠኑ የአሜሪካ ወታደሮች መጥተው አስከሬኖችንና የአይሮፕላኑን ስብርባሪ ከነበረበት አዘቅት ለማውጣት ተችሏል።

ለፍለጋ ጊዜያዊ ጣቢያ ከነበረው ጋምቤላ አይሮፕላን ማረፊያ አስከሬኖቹ በደረሱ ማግስት በኢትዮጵያ አየር መንገድ ሲ-130 አይሮፕላን ወደ አዲስ አበባ ተላኩ። ከአሜሪካ በአስከሬን መለየት ሙያ የሰለጠኑ ሰዎች ደርሰው በሰፊ ድንኳን ውስጥ በጥንቃቄ እስከሬኑን ለይተው፣ የኢትዮጵያውያኑን ለየቤተዘመዶቻቸው ተሰጠ። የሚስተር ሚኪ ሌላንድና የሌሎቹ አሜሪካውያን እስከሬን ልዩ አይሮፕላን ቀርቦ ወደ ሀገራቸው ተልኧል።

ከዚህ በፊት በ1976 ዓ. ም. የኢትዮጵያ አየር መንገድ ትዊን ኦተር አይሮፕላን ከደንቢዶሎ ተነስታ ወደ ጋምቤላ በደመና ውስጥ ስትበር አብራሪዎቹ ያላዩት ኮረብታ በድንገት ሲመለከቱ ከግጭት ለመዳን ፓይሎቱ በሚያደርገው የእርምት እርምጃ አይሮፕላኗን ሲያዞር ከመሪነት ጋር ተጋጭተዋል። በዚህ አደጋ ምንም የሰው ሕይወት ሳያልፍ አንድ አሜሪካዊት መንገደኛ የወገብ ስብራት ብቻ ደርሶባቸው አይሮፕላኑ ውስጥ ያሉት በሙሉ ድነዋል። ትዊን ኦተር አይሮፕላኖች ከፍላቸው የአነስተኛ የመንገደኞች ማመላለሻ በመሆኑ ከአደጋ በኋላ ሊመረመር የሚችል ጥቁር ሣጥን የላቸውም።

ምዕራብና ደቡብ ኢትዮጵያ የቡና አምራች በመሆኑ አየር መንገድ መጀመሪያ የሀገር ውስጥ አገልግሎት መስጠት የጀመረው በነዚህ አካባቢዎች ነው። በዚህ አካባቢ የሚኖረው ሕዝብ የኑሮ ደረጃው የተሻለ ነው። በወቅቱ ለአይሮፕላን አቅጣጫ ለመስጠት የሚጠቅሙ መሣሪያዎች በማቋቋም በኩል ምንም ርምጃ አልተወሰደም። የኢትዮጵያ

አየር መንገድ የተከለው የደንበዶሎ አቅጣጫ ሰጪ ሬዲዮ በቂ ገቢ የሌለው ጣቢያ ነው ተብሎ ተነቅሏል። በነዚህ አካባቢዎች በደመና ምክንያት ተደጋጋሚ አደጋ ደርሷል። ሚ/ር ሚኪ ሌላንድ ተሳፍረው በት የነበረው አይሮፕላን አብራሪዎች ያሉበትን ቦታ ለማሳየት ያህል የደንበዶሎ ጣቢያ ሳይረዳ አይቀርም ነበረ። አብራሪዎቹ ከ/ አሰፋ ገ/ጊዮርጊስና ከ/ል ጌታቸው ነጋሽ አየር ኃይል ያሰለጠናቸውና ብዙ የበረራ ልምድ የነበራቸው መኩንኖች ነበሩ።

የበረራ ደህንነት

በክፍል ሁለት በቀረበው የኢትዮጵያ አየር መንገድ ታሪክ ላይ እንደ ተመለከተው የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት የተቋቋመው ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ምሥረታ በኋላ ሲሆን ኢትዮጵያ የዚህ ድርጅት ምሥራች አባል ናት። የአየር ትራንስፖርት ደንብን ድርጅት ባወጣው ሕግና ሥነ ሥርዓት መሠረት የአየር ትራንስፖርት ባለሥልጣን በበኩሉ በኢትዮጵያ ግዛት ውስጥ የአየር ትራንስፖርት እንዲያድግና ደንብ (AVIATION SAFETY) እንዲጠበቅ የሚፈለግበትን ተግባር ማከናወን አለበት።

ቀደም ሲል እንደተገለጸው ይህን ከባድ ሀላፊነት ምሥሪያ ቤቱ እንደ ተቋቋመ የተወጣው ለፓይሎቶችና ለቴክኒሺያኖች ደረጃ ለመመደብና ለመቆጣጠር ተግባር አየር መንገዱን በመወከል ነበር። ድርጅቱ ያስተማራቸው ወጣቶች በዕውቀትና በኃላፊነት እያደጉ ሲሄዱ እያንዳንዱን ክፍል ለመረከብና ለመቆጣጠር ችለዋል። በአሁኑ ጊዜ በውክልና የሚያሠራው የአየር መንገድ ፓይሎቶችን በረራ ፈተና መስጠት ብቻ ሲሆን ለአዲስ ፓይሎቶች የጽሑፍ ፈተናውን እየሰጠ የበረራ ፈተና የሚሰጠው በድርጅቱ በተወከሉ አስተማሪዎች ነው። የሲቪል አይሮፕላኖች በየጊዜው እየተመረመሩ ለበረራ ብቁ መሆናቸው ከተረጋገጠ በኋላ የምስክር ወረቀት እንዲኖራቸው የማያቋርጥ ቁጥጥር ይደረጋል። እያንዳንዱ አይሮፕላን የምስክር ወረቀት፣ አብራሪዎችና የአይሮፕላን ቴክኒሺያኖች በተመደቡበት ሥራ ብቁ መሆናቸውን ለማረጋገጥ የአየር ትራንስፖርት ባለሥልጣን የጽሑፍና የሥራ ችሎታ ፈተና እየሰጠ የአየር መንገድ ሠራተኞች የምስክር ወረቀት እንዲኖራቸው ጥብቅ ቁጥጥር ይደረጋል።

የበረራ ደህንነት ከሰው ሕይወት ጋር የተያያዘ በመሆኑ ሥራው እጅግ ብርቱ ጥንቃቄ ያስፈልገዋል። ማንኛውንም አደጋ (ቀላል ሆነ ከባድ)

በማገባ መርምሮ ከዚህ የማገኘት ውጤት ለአደጋ መከላከል እንዲረዳ ለማመልከታቸው ክፍሎች ሁሉ ያስተላልፋል። ለምሳሌም ያህል ሰሜን ጎንደር - ደባርቅ አካባቢ በተፈጠረው አደጋ የአይሮፕላኑ ክንፍ የሚያገናኙት ቡሎኖች (Doublers) ላይ ዝግት መገኘቱን ከምርመራው ውጤት አግኝቶ በዚያን ጊዜ ይበሩ የነበሩት ዲ.ሲ.3 እና ሲ-47 ይህ እርምጃ እስከሚከናወን ከመብረር አግዲቸዋል። አየር መንገዱም የታዘዘውን እስከሚያሟላ አንዳንድ የበረራ መስመሮችን መሰረዝ ነበረበት።

የአየር ትራፊክ መቆጣጠሪያ

በየብስ መንገድ ላይ የትራፊክ ደንብ እንዳለ ሁሉ በአየርም የትራፊክ መቆጣጠሪያ ደንብ አለ። አይሮፕላኖች እንደፈለጉት በየትም አቅጣጫ በፈለጉት ክፍታ እንዲበሩ አይፈቀድላቸውም። በሰማይ ላይ ለማገኘት አይሮፕላኖች በከፍተኛ ሞገድ (VOR) የሚሠራ በሬዲዮ አቅጣጫ የሚሰጥ መሣሪያ በየጣቢያው በማድረግ፣ በጣቢያዎች መሀል የተወሰነ ስፋት ያለው መንገድ ተዘርግቶ በካርታ መልክ ለፓይሎቶች ይሰጣል። ይህም አየር መንገድ (Air ways) ይባላል። በአቪዬሽን ደንብ መሠረት የአየር መንገዱ ስፋት ከ15 እስከ 65 ኪሎ ሜትር ያህል አስፈላጊነቱ ይወሰናል። ማንኛውም አይሮፕላን ከተወሰነለት ክልል ውጭ እንዲበሩ አይፈቀድለትም። ከመሬት ላይ ካለው የአየር ትራፊክ መቆጣጠሪያ ጣቢያ በተፈቀደለት ክፍታ መብረር፣ ከሌሎች በአካባቢው ከሚበሩት አይሮፕላኖች መካከል ከማንኛውም አቅጣጫ ቢመጣ በ667 ሜትር ልዩነት መተላለፍ ይችላል። በአሜሪካና አውሮፓ አገሩን በሙሉ የሚሸፍን፣ እንዲሁም አብዛኞቹ የዓለም ታላላቅ አይሮፕላን ማረፊያዎች አካባቢዎቻቸው በሬዲዮ የአየር ትራፊክ ቁጥጥር ይደረጋል።

አንድ አይሮፕላን ለመብረር በሚዘጋጅበት ወቅት የሚበርበትን ክፍታ በቅድሚያ ጠይቆ ፈቃድ ማግኘትና ፕላኑን መመዝገብ ግዴታው ነው። ለምሳሌ አንድ ጀት አይሮፕላን ከአዲስ አበባ ወደ አሥመራ ሲበር የሚበርበት ክፍታ 35,000 ሜጥር የሆነ እንደሆነ ከአሥመራ ወደ አዲስ አበባ የሚበረው ጀት አይሮፕላን 33,000 ሜጥር ክፍታ እንዲበር ይደረጋል። ሌላ ጀት ወደ አሥመራ 31,000 ክፍታ ማብረር ይቻላል። ይህንና ይህን የመሰለውን መረጃ የሚሰጥ የአየር ትራፊክን ደንብና እንቅስቃሴን በየደቂቃው በየሰዓቱ የሚቆጣጠር የአየር ትራፊክ ተቀጣጣሪ ይባላል። በየአይሮፕላን ጣቢያው በከፍተኛ ሕንፃ ላይ ወይም ራሱን በቻለ ሕንፃ የአይሮፕላን ማረፊያውን ዙሪያ ለማየት

እንደሚያስችል ሆኖ ከተሠራው ሰነድ ውስጥ ሆነው የአየር ትራፊክ ይቆጣጠራሉ።

በኢትዮጵያ አካባቢ ያሉት አገሮች የአየር ትራፊክ

ከሁለተኛው የዓለም ጦርነት በፊትና፣ ከጦርነቱም በኋላ ደቡብ የመን ነፃ እስከወጣችበት ዘመን ድረስ ኤደን ውስጥ በአውሮፓና በሩቅ ምሥራቅ መካከል የሚመለሉትን መርከቦች ለማስተናገድ የሚችል ትልቅ የአንግሊዝ ወደብ ነበር። የመንገደኛና የጭነት መርከቦች ነዳጅና ልዩ ልዩ አገልግሎቶችን ለማግኘት እንዲሁም ወደቡ ከቀረጥ ነፃ በመሆኑ ሽቀጥ ለመግዛት ከተማውን የሚጎበኝ ብዙ መንገደኞች ስለነበሩ ረጅሙን ጉዞ ወደ ሩቅ ምሥራቅና ወደ አውሮፓ የሚቀጥሉት በወደቡ ቆመውና አድረው ነበር። በተጨማሪም የቀይ ባሕርን አካባቢና የወደቡን ጸጥታ ለማስጠበቅ በየብስም ሆነ በባሕር፣ በአደጋ ጊዜ ተፈልጎ ማግኘት ዋስትና ስም፣ ከአካባቢው አገሮች፣ ወደቡ ላይ ከሚቆሙት መርከቦችና አየር መንገዶች ከፍተኛ የገቢ ምንጭ የሚያስገኝ የአንግሊዝ የቅኝ ግዛት አስተዳደር ኤደን ውስጥ ተቋቁሟል።

የመገናኛ፣ ጠቅላላ የቴክኒክን ሥራና አስተዳደሩን የሚያካሄደው የኢንተርናሽናል ኤይር ሬዲዮ የመገናኛ ኩባንያ፣ (IAL) ነው። ይህ ኩባንያ የአንግሊዝ ቅኝ ግዛት ለሆኑት የምሥራቅ አፍሪካ አገሮችና ኤርትራ የሲቪል አቪዬሽን አገልግሎት ይሰጥ ነበር።

የዚህ መጽሐፍ ደራሲ በ1956 ዓ. ም. አስመራ ተመድቦ ሲያገለግል ይህን የጦር ሠፈርና የወደቡን አስተዳደር ከነውስጥ ድርጅታቸው እንዲሁም ወደቡ ላይ ቆሞ የነበረ አንድ የጦር አይሮፕላን ማሳረፍና ማስነሣት የሚችል መርከብን ከነውስጥ ድርጅቱ ከአየር ኃይሉ አንድ የቢ-17 ስኳድሮን ጋር ለአንድ ሳምንት ጉብኝቷል። በዚህ ወቅት በሁለተኛው ዓለም ጦርነት ዝነኛ ተዋጊ የነበሩትና ክንፎቻቸው የሚታ ጠፉት አንድ ስኳድሮን ስፒት 4የር አይሮፕላኖች መርከቡ ላይ ጎበኝተናል።

በዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ርዳታ የቴክኒክ ት/ቤት በተቋቋመበት ጊዜ የአየር ትራፊክ ተቆጣጣሪዎች በተጨማሪ በማስፈለጋቸው ከውጭ አገር አንድ አስተማሪ ተቀጥሮ በአሥራ ሁለት ተማሪዎች ትምህርቱ ተጀመረ። እንዲሁም በአየር ኃይል የበረራ ት/ቤት ትምህርታቸውን አጠናቀው የምስክር ወረቀትና የደረት ክንፍ ካገኙ በኋላ ወደ አየር

መንገድ የተላኩት እጩ መኩንኖች፣ ግማሹን ጊዜ በትምህርት የቀረውን አዲስ አበባ አይሮፕላን ማረፊያ በተቆጣጠሩት አገልግሎቶች።

እንግሊዞች ከደቡብ የመን በ1960 ዓ. ም. ለቀው ከመውጣታቸው በፊት ለሁለት ዓመታት ኢትዮጵያና ሶማሊን ሲያከራክር የቆየው የአየር ትራፊክ መቆጣጠር ጉዳይ መፍትሄ ሳያገኝ ከሞቃዲሾ የሶማሊያ ጋዜጣ ከነሐሴ 25 ቀን 1960 ዓ.ም ጀመሮ የአየር መቆጣጠሪያ ያቋቋመ መሆኑን ይገልጻል። በዚህ ወቅት በሁለቱ አገሮች መሀል ያወዛገበው የጂቡቲንና የኦጋዴንን አየር የመቆጣጠሩ ጉዳይ ነው። ጉዳዩ ፓለቲካዊ ሆኖ ነው እንጂ በዚህ ጊዜ የሶማሊ አየር ትራፊክ ቁጥጥርና የሬዲዮ ግንኙነቱን አገልግሎት የሚያገኙት ከኢንተርናሽናል ኤይር ሬዲዮ ኩባንያ (International Aeradio, Ltd IAL) ጋር በነበራቸው ኮንትራት መሠረት ነበር። ጠቅላላ የበረራ ደህንነትን የሚያስጠብቁና በአጭር ጊዜ ፈልጎ ማግኘት ርዳታ የሚሰጠው ከኤደን ሆኖ፣ ሶማሊያ አገራ ውስጥ የበረራ ተቋማት አልነበሯትም። ይህ ከውጭ አገር የሚገኘው አገልግሎት በመጀመሪያው ዓመት በ140,000 ዶላርና በሁለተኛው ጊዜ 100,000 ዶላር ያስከፍላት ነበር።

በኢትዮጵያ በኩል የደረጃ አየር ኃይል፣ አየር መንገድ እንዲሁም የባሕር ኃይል ተሟልቶ ስለሚገኝ ፈልጎ የማግኘትና ርዳታ የመስጠቱ ሁኔታ የተሟላ ነበረ። የኢትዮጵያ የመከራከሪያ ነጥብ «በሐንድ ውቅያኖስና በኦጋዴን ለሚደረጉት በረራዎች የተሟላ ዝግጅት ያለን ስለሆነ ቁጥጥሩ በእኛ ስር መሆን አለበት» የሚል ነበር። በመጨረሻ የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን የሚመለከትው የምሥራቅ አፍሪካ ክፍል ሶማሊያ የአገሯን አየር ብቻ እንድትቆጣጠር ወስኗል።

ኢትዮጵያ በዚህ ከባድ ኃላፊነት አዳዲስ መሣሪያዎችን በመግዛትና የአየር ትራፊክ ተቆጣጣሪዎችንና የቴክኒክ ሠራተኞችን ወደ ካይሮ ልካ በማሠልጠን ከታኅሣስ 22 ቀን 1960 አንስቶ ለመረከብ በፕላን እየተ ካሄደ ሳለ የአንግሊዝ መንግሥት በድንገት ከነሐሴ 25 ቀን 1959 ዓ.ም ጀምሮ ከኤደን ለቆ ወጣ። ይህ ከፕላን ውጪ የወረደውን ዱብ ፅዳ በዋናው አስተዳዳሪ አቶ ሀይለ ዓለማየሁ መሪነት በተደረገው የአጭር ጊዜ ርብርብ የመቆጣጠሪያ ኮንሶልና አስፈላጊ የሬዲዮ ክፍሎች ከመምጣታቸው በፊት ባሉት መሣሪያዎች ተጀምሮ በአጭር ጊዜ የተሟላ አገልግሎት ለመስጠት ችሏል።

ፈልጎ የማግኘትና የማዳን አገልግሎት (Search and Rescue)

ብዙ መንገደኞች ለማይገኙባቸው መሥመሮችና አጋዴን ውስጥ የነዳጅ ዘይት ፍለጋ ያካሄድ ለነበረው ሲንክላር ለሚባለው የአሜሪካ ኩባንያ አገልግሎት የሚውሉ ሁለት "ኖርስ ማን" የሚባሉ አይሮፕላኖች በ1943 ዓ. ም. ተገዙ። እነዚህ በኖርዲን አይሮፕላን ፋብሪካ ሞንትሪያል - ካናዳ የተሠሩት አይሮፕላኖች ስምንት መቀመጫ ያላቸው ባለ አንድ ሞተርና በአንድ ፓይሎት ለመብረር የሚችሉ ነበሩ።

ለማለያ ወደ ጣልያን ሞግዚትነት ከመሸጋገሯ በፊት ከአንግሊዞች ጋር በመስማማት ይህ ባለ አንድ ሞተር አይሮፕላን ከሲንክላር አገልግሎት ጋር በተያያዘ ሞቃዲሾ ድረስ ይበር ነበር። አገር ውስጥ ወደ ደሴ፣ አሰብ፣ ዩብዶ፣ ሆላኦና፣ ቫቫመኔ፣ ነቀምት፣ ሶዶ፣ ጉባ፣ ጊኒርና ዶሎ ጣቢያዎች በመብረር መንገደኞች ካላማመደ በኋላ አብዛኛዎቹ ወደ ሲ-47ና የዲሲ-3 አገልግሎት ከፍ ብለዋል።

ሐርተን የሚባሉ ፓይሎት ለሲንክላር ኩባንያ አገልግሎት በአንድ ኖርስማን አይሮፕላን አንድ እሁድ ቀን ከጧቱ በሁለት ሰዓት ተኩል ከሞቃዲሾ ተነስተው ወደ ኩባንያው ካምፕ በ9000 ሜትር ከፍታ እያበረሩ ሳለ ሞተሩ ለመጥፋት በመሞከሩ፤ የነዳጅ ጋን ለመለወጥ ሊጥሩ መከፈቻው የማይሠራ ሆኖ ያገኙታል። በዚህ ጊዜ ይበሩበት የነበረው አካባቢ ጣሊያኖች ከሚቆጣጠሩት በለት-ሁን ከሚባለው ከተማ 40 ማይልስ ምሥራቅ ሰሜን ምሥራቅ አቅጣጫ ላይ ነበር።

አልፎ አልፎ ከሚታየው የሾህ ዛፍ በስተቀር አካባቢው በረሃማ ሜዳ ነው። አብራሪው አደጋ መድረሱን በሬዲዮ ለሲንክላር ካምፕ አስተላልፈው ሞተሩ ጠፍቶ በሰዓት 60 ማይልስ በማብረር ሜዳ ሞርጠው ካረፉ በኋላ የአይሮፕላኑን የግራ ክንፍ አንድ ዛፍ ስለ መታው አይሮፕላኑን ወደግራ አዞረው። ይህ በአጋጣሚ የተፈጠረው ሁኔታ ስድስት ሜትር ከፍታ የነበረውን ኩይላ ለትንሽ እንዲለቱ በማድረጉ፤ ከከባድ ግጭት ድነዋል።

በዚህ አደጋ አይሮፕላኑ እግሩ ቢለበርና የሆዱ አካባቢ ክፉኛ ቢጎዳም መንገደኞቹ ያለምንም ጉዳት በደህና ወጥተዋል። ከዚህ በኋላ ፓይሎቱ

አየር ላይ ሆነው መክፈት ያቃታቸውን የነዳጅ ጋን ስለከፈቱት ሞተሩን አስነስተው በሬዲዮ ግንኙነት ማድረግ ችለዋል።

በማግስቱ ከጧቱ በ12 ሰዓት የኢትዮጵያ አየር መንገድ አንድ ሲ-47 ለፍልጋ ልኮ በለት-ሁን ከቀኑ በሰባት ሰዓት ሲደርሱ የጣልያን አየር ኃይል ለፍልጋው አንድ ሲ-47 እዘጋጅቶ ስለጠበቃቸው ሁለቱ አይሮፕላኖች የፍለጋ አቅጣጫ ተከፋፍለው በዚያን ቀን ባደረጉት ፍለጋ አይሮፕላኑን ሳያገኙት ቀርተው ከሰዓት በኋላ በ 11 ሰዓት ተኩል ተመልሰው አርፈዋል።

ማክሰኞ ከጧቱ በአንድ ሰዓት ተኩል ተነስተው በየሰዓቱ የአይሮፕላኗ አብራሪ አባራ በማስነሳት ምልክት ለመስጠት እንዲሞክሩ ጠይቀዋቸው ፍለጋቸውን በመቀጠል በአራት ሰዓት ከ55 አገኛቸው። ከዚያም ከአዲስ አበባ የተጫነላቸው ምግብ በፓራሹት ተጣለላቸውና ለፍለጋ የሄዱት አይሮፕላኖች ወደ በለት-ሁን ተመለሱ።

በዚህ ቀን ከቤተመንግሥት በተሰጠው ትእዛዝ መሠረት ከአየር ኃይል በኩሎኔል ቮን ሮዘን የሚመራ የሳፊር አይሮፕላኖች ቡድን በፍልጋው ለመሳተፍ ወደ አጋዴን አመራ። ከቤተመንግሥት የተሰጣቸው ትእዛዝ፤ ማንኛውም ዓይነት ግንኙነት ማድረግ ያለባቸው ከኢትዮጵያ አየር መንገድ ለፍልጋ ከሄደው ፓይሎት ጋር ብቻ እንዲሆን ነበር። ለዚህም ምክንያት የሆነው በዚያን ጊዜ የጣሊያን፣ የሶማሊያ ሞግዚትነት ኢትዮጵያ ያልተቀበለችው ውሳኔ ስለነበር አፈሌላዊ ግንኙነት እንዳይደረግ ታስቦ ነው።

ሳፊር አይሮፕላኖች ሲንክላር ካምፕ ሲደርሱ አይሮፕላኑም ሰዎቹም ተገኝተው ወደ ካምፕ በመመለስ ላይ ነበሩ። አደጋው የደረሰባቸው ሰዎች ካረፉበት አካባቢ የሚኖሩትን ሶማሊዎች ያዩት በሰስተኛው ቀን የግመል ወተት ይዘውላቸው ሲመጡ ነበር። አይሮፕላኗ ወደ ሞቃዲሾ የበረረችው ምግብና ሰዎች ለማጓጓዝ ስለነበር በወቅቱ የተገዙትን ዓሣዎች ለማቀዝቀዝ የተጠቀሙበትን በረዶ አሟምተው በተገኘው ውሃና በያዙት ምግብ ሕይወታቸውን አትርፈዋል።

በኢትዮጵያ አየር መንገድ ላይ የተፈፀሙ ጠለፋዎች

በ1961 ዓ.ም አይሮፕላኖችን አስገድዶ አቅጣጫ በማስለወጥና በማስ በረር አደጋ የመጣል ውንብድና በዓለም ላይ ተስፋፍቶ በዚህ ዓመት ነበር እንደ ወንጀል ሆኖ በዓለም የታወቀው (ሐውኪነስ 1975)። የኢትዮጵያ አይሮፕላኖች ላይ የዚህ ዓይነት አደጋ የጀመረው ከጂማ አይሮፕላን ጣቢያ ለአገር ውስጥ በረራ የተነሣው አይሮፕላን አብራሪዎቹ ካፕቴን ወንዳፍራሽ ወልደማርያምና ረዳት ፓየለት በቀለ በየነ ነበሩ። መለሰ ቢራራ የተባለ ጠላፊ አብራሪዎቹን በማስገደድ ወደ ሞቃዲሾ እንዲበሩ አድረጓል። ይህ ሰው አየር ኃይል ውስጥ በፓይለትነት ሰልጥኖ የበረራ ክንፍ የተቀበለ ነው። ከአየር ኃይል ተሰናብቶ በፓይለትነት ኢትዮጵያ አየር መንገድ ለመቀጠር የበረራ ፈቃዱን ወደ ሲቪል ፓይለት ለመለወጥ ሲቪል አቪዩሽን መ/ሥራያ ቤት ያመለክታል። ለአየር መንገድ አብራሪነት የሚያበቃ የበረራ ልምድ ስላልነበረው የበረራ ፈቀድ ለማግኘት አልቻለም።



መለሰ ቢራራ አይሮፕላን ጠልፎ ወደ ሞቃዲሾ የወሰደው የመጀመሪያው ተሰላፊ

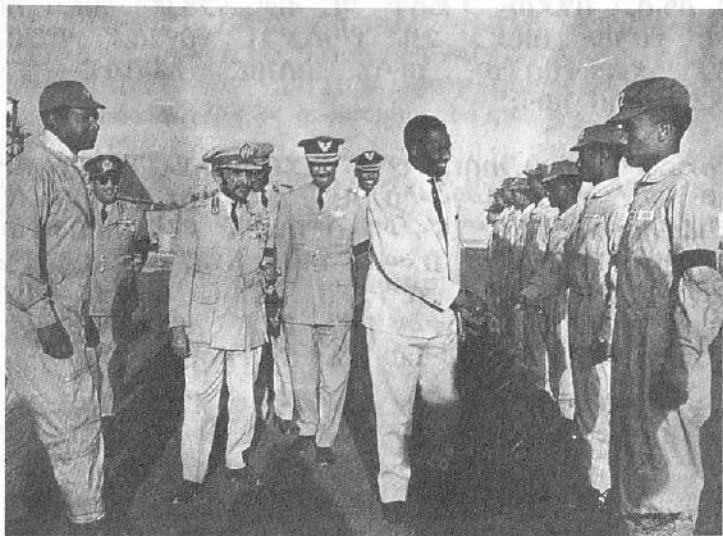
ጠለፋውን ለማሳካት አየር መንገድ በረዳት ቴክኒሻንነት ጂማ ተቀጥሮ ይሠራ የነበረውን ጓደኛውን ርዳታ አግኝቶ ሁለቱ በሽጉጥ አስፈራርተዋል። አይሮፕላኑን ለመጥለፍ ቻሉ። ይህን ጨምሮ የደረሱት አደጋዎች ብዛት ወደ 50 ደርሰው ነበር። በዚህ መልክ የሚፈጸመው የወንጀል ድርጊት የሚመለከተው ኢትዮጵያን ብቻ ሳይሆን ጠቅላላው የዓለምን ህብረተሰብ ነው። ለአብነት ያህል ጥቂት የጠለፋና የውንብድና ድርጊቶች ከዚህ በታች ቀርበዋል። ጠለፋ ለማድረግ በሽጉጥ ካፕቴን ፍቅሬ ንጉሤን ለማስፈራራት የሞከረው ወንበዴ በግብግብ ተሸንፎ ካፕቴን መሣሪያውን ስለነጠቁት ጠለፋው ከሸፏል። ለዚህም ጀግንነት ክንጉሠ ነገሠቱ ሜዳልያና ስጦታ ተሸልመዋል።

1 - ፍራንክፈርት

መጋቢት 3 ቀን 1961 ዓ.ም ከአዲስ አበባ በአቴንስ በኩል አድርጎ ወደ ፍራንክፈርት የሚበረው አንድ ቢ-707 አይሮፕላን ከፍራንክፈርት ጣቢያ ደርሶ መንገዶች ከወረዱ በኋላ የአይሮፕላኑ ውስጥ ለሚቀጥለው በረራ በሚፀዳበት ጊዜ በጋዜጣ የተጠቀለለ ሰምብ ፈንድቶ የጽዳት ሠራተኛ የሆነችን አንዲት ሴት አቁስሎ በአይሮፕላኑ ላይ ከባድ ጉዳት አድርጏል።

ከጀርመን የጸጥታ ጥበቃ ፖሊሶች እንደተገለጸው ሰምቡን ያጠመዱት አንድ ኢትዮጵያዊና ከአገራቸው ታኅሣስ 10 ቀን 1961 ፓስፖርት የተሰጣቸው ሁለት ሰርያውያን ነበሩ። እነዚህ ሦስት ተጠርጣሪዎች ከአቴንስ ተሳፍረው አይሮፕላኑ ፍራንክፈርት ከደረሰ በኋላ በጋዜጣ የተጠቀለለውን ሰምብ አጥምደው ከመቀመጫው ወንበር ስር በማስቀመጥ ወርደዋል። ሁለቱ የሰርያ ተወላጆች ወዲያውኑ በበርሊን በኩል በሌላ አይሮፕላን ተሳፍረው ወደ አገራቸው ደማስቆ ገብተዋል። ኢትዮጵያዊው በስዊስ አየር መንገድ ወደ ኒውዮርክ አምርቷል። የኢትዮጵያ መንግሥት ተጠርጣሪው እንዲሰጠው ለአሜሪካ መንግሥት ጥያቄ ቢያቀርብም በሁለቱ ሀገሮች መሐል ወንጀለኞችን የመለዋወጥ ስምምነት ባለመኖሩ ተቀባይነት አላገኘም።

የጀርመን ጸጥታ ክፍል ከአደጋው በኋላ በምርመራ እንዳገኘው፤ የዚህ ዓይነቱ ሰምብ የሚሠራው ሐንጋሪ ብቻ ሲሆን እንዲፈነዳም የታቀደው በተጠመደ አንድ ሰዓት ጊዜ ውስጥ ነው። ከበርሊን ከተማ መጋቢት 3 ቀን ከምሽቱ ሁለት ሰዓት ላይ ፍራንክፈርት ለሚገኝ ለአንድ ዕለታዊ ጋዜጣ «የኢትዮጵያ ሊቤራሽን ፍርንት» በሚል ስም ተጽፎ በፖስታ ቤት የተላከው ደብዳቤ አይሮፕላኑ እንዴት እንደሚቃጠል ያስረዳል።



መስሰ ቢራራ አይሮፕላን ጠልፎ ወደ ሞቃዲሾ የወሰደው የመጀመሪያው ተሰላፊ

ከዝርዝር ለመረዳት እንደተቻለው ማስጠንቀቂያውን የጻፈው ሰው ስለ ስምብ አሠራር የሚያውቅ መሆኑ ነው። ኢትዮጵያዊው ተጠርጣሪ ከአደጋው ቀን ቀደም ሲል ከፍራንክፈርት ተሣፍሮ ዱካው እንዳይገኝ በልዩ ልዩ ሀገሮች አልፎ የኢትዮጵያ አየር መንገድ አይሮፕላን ላይ መጋቢት 3 ቀን አቴጎስ ላይ መሣፈሩን ደርመኖች ደርሰውበታል።

አይሮፕላኑን ለማደስ አንድ የቦይንግ ፋብሪካ ተነቃናቂ ቡድን ወደ ፍሬን ክፈርት ሄዶ በአጭር ጊዜ ውስጥ በመሥራት ለበረራ አብቅቶታል።

2 - ካራቺ

ሰኔ 12 ቀን 1961 ዓ.ም የበረራ ቁጥር 772 የሆነውና በመለያ ቁጥር ET-ACD የሚታወቀው ቢ-707 አይሮፕላን ከአዲስ አበባ ካራቺ ደርሶ ወደ ኒውዴልሂ ለሚያደርገው በረራ ነዳጅ በመመላት ላይ እንዳለ ሶስት ወንዝዶች መጥተው በመትረየስ አይሮፕላኑ ላይ ተኩስ ከፈቱ። የወረወሩት ቦምብ ሳይፈነዳ ቢቀርም የአይሮፕላኑ አካል በ 50 ጥይቶች ተበሳሳ። 24 የጥይት ቀዳዳዎች በአንድ ቁጥር ሞተር ላይ ተቆጥሯል። ከቀኝ በኩል ነዳጁ እሳት አስነስቶ አንደኛው ጎማ ሲቃጠል አንደኛው ደግሞ ፈንድቷል።

ወንዝዶቹ በጠራራ ፀሐይ ወደ ዓለም አቀፍ አይሮፕላን ማረፊያ ገብተው ይህንን ጥፋት የፈጸሙት ሻንጣ የሚጭኑ ሠራተኞች የያዙትን መሣሪያ በመንጠቅ መሆኑ ታውቋል። ወዲያው ፖሊሶች መጥተው ቢይዟቸውም በአይሮፕላን ማረፊያ አካባቢ ከሚገኘው ሕዝብ "አበጃችሁ" የሚሏቸው ብዙ ደጋፊዎች ነበሯቸው። የኤርትራ ነፃ አውጪ ግንባር አባል የሆኑት እነዚህ ሦስት ሰዎች ከሱዳን በቤይሩት በኩል ሰኔ 9 ቀን ካራቺ ገብተው ወንጀሉን ለመፈጸም ለሦስት ቀናት ያህል ቆይተዋል።

የዚህ አይሮፕላን አብራሪ የነበሩት ካፕቴን ጅፋር በቀለ ወዲያው አካባቢያቸው ይገኝ ከነበረው የአሜሪካ የአየር ኃይል ቢ-141 የአብራሪዎችን ትብብር በማግኘት ከድርጅቱ የሬዲዮ ጣቢያ ጋር በቀጥታ በመገናኘት የተፈጠረውን ሁኔታ ለባለስልጣኖች አስታውቀዋል።

ለወንዝዶቹ የፓኪስታን የሕግ ባለሙያዎች ማኅበር ጠበቃ አቁሞ ላቸው ከተከራከሩ በኋላ ወደ ቀላል ወንጀል ተለውጦ በአነስተኛ ቅጣት ተለቀዋል። አይሮፕላኑን የጠገኑት የቦይንግ ፋብሪካ ተነቃናቂ ቡድን አባላት ናቸው። የሚደገቡ አጋጣሚ የሆነው ከላይ በተጠቀሱት

የአይሮፕላን አደጋዎች ውስጥ ከአብራሪዎቹ አንዱ ፓይለት በቀለ በየን ነበሩ (ካፕቴን)። ከሞቃዲሾ እስራት ዘመን በስተቀር ከሁሉም በደህና ወጥተዋል።

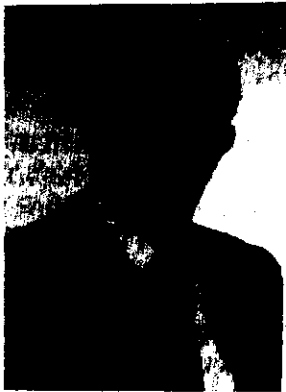
አይሮፕላን ላይ የተጣሉት አደጋዎች እነዚህ ብቻ አልነበሩም። በዝትተኛ ከፍታና ፍጥነት የሚበሩ እነስተኛ የትራንስፖርት አይሮፕላኖች እንደ ተዋጊ የጦር አይሮፕላኖች ከመሬት በተተኮሱ የአሩምታ ጥይቶች ኤርትራ ውስጥ ተመትተው ወድቀዋል። የካፕቴን በጋሻው አሸኔና የካፕቴን ተክላይ አይሮፕላኖች ከነመንገደኞቻቸው ከሰማይ እንደ አሞራ ያልምንም ማስጠንቀቂያ ነበረ የተጣሉት። ከመሬት የሚተኮሱት ጎጂ መሣሪያ ላለው የጦር አይሮፕላን እንጂ ምንም ዓይነት መከላከያ በሌለው አይሮፕላን ላይ መተኮሱ እንደ ደግነነት መቆጠር አልነበረም። የወደቁባቸው ቦታዎች የጦርነት ቀጣና ስለነበሩ ምርመራ ለማድረግ አልተቻለም።

3. አዲስ አበባ

ካፕቴን ቀጻላ ኃይሌ ህዳር 29 ቀን 1965 ዓ. ም. ወደ አቴጎስ የሚያባሩት አይሮፕላን ከአዲስ አበባ ተነስቶ ከፍታ በመጨመር ላይ እንዳለ በማርታ መብርሃቱ የሚመራው ቡድን ለመጥለፍ ጥረት ሲያደርግ የበረራ ደንገነትን ለማስጠበቅ ከተሰማሩት ሠራተኞች ጋር ግብ ግብ ገጥመው በተኮሱ ልውውጥ የፈነዳው ቦምብ ማርታን አቁሷት ሕይወቷ አልፏል። አንዷ ጥይት በሚሊሜትር ልዩነት ፓይለቱን የቀኝ ክንድ አልፋ ከፊት ያለውን መሣሪያ መታለች።

አየር ላይ የፈነዳው ቦምብ በአንደኛ ማዕረግ የመንገደኞች ክፍል በቀኝ በኩል ወለሉን ቦትሮፎት ከሆዱ ሥር የሚገኙትን የመቆጣጠርያ መሣሪያዎች ጎድቷቸዋል። በዚህ ጊዜ የአይሮፕላኑን እግር የሚያወርደውና ፍጥነት ለማስቀነስ የሚያስችለው ክፍል የማንቀሳቀሻው ኃይል የዘይት ጋን ተሰብሮ ዘይቱ ፈሷል።

ካፕቴን ቀጻላ ሳይደናገጡ ወዲያውኑ እግሩን በማውረድ በራሱ ክብደት በሚገባ ወርዶ እንዲቆለፍ አድርገውታል። ከዚያም የሚችሉትን ያህል ፍጥነት ቀንሰው ሜዳውን በመሉ በመጠቀም እጅግ በጣም ከፍተኛ አደጋ ሊፈጠር የሚችለውን ሁኔታ አስቀርተው በሰላም አሳርፈዋል። በዚህ ተግባራቸው ከንጉሠ ነገሥቱ የደግነነት ሜዳይ ተስጥቷቸዋል። በአይሮፕላኑ ተሣፍሮ የነበረውና ከእንግሊዝ ለወፎች ጥናት ወደ ኢትዮጵያ መጥቶ የነበረው ቡድን፤ ከዚህ አደጋ ላተረፏቸው ለካፕቴን ቀጻላ ሉንዶን ከተማ ውስጥ ከፍ ያለ ግብዣ አድርገውላቸዋል።



ካፕቲን ተላ ጊዬላ

4 - ካፕቲን ለም ኢ.ቲው (Capt. Lem E. Tew) ያጋጠማቸው ጠለፋ

ወቅቱ በ1962 ዓ.ም መጀመሪያ ላይ ነው። ባለፈው ዓመት በዓለም ላይ 46 የአየር ላይ ውንበድና (ጠለፋዎች) ተመዝግበዋል። በተለይ ይህ ሁኔታ በተፈጠረበት አካባቢ የቲ.ደብልዬ.ኤ አይሮፕላን ወደ ደማስቆ ተጠልፎ ካረፈ በኋላ ከመንገደኞቹ መሀል ሁለት የእስራኤል ተወላጆች ባለመለቀቃቸው በዓለም ላይ ከባድ ዲፕሎማሲ እየተካሄደ ነበር። በሌላ በኩል አስር አለቃ ራፋኤል ሚኒፔሎ ወደ ሳንፍራንሲስኮ ይበር የነበረውን አይሮፕላን ጠልፎ አሜሪካ ውስጥ በሚገኙ ሁለት አይሮፕላን ማረፊያዎች (ዴቭርና ኬኔዲ) ነጻጅ ለመቅዳት አርፎ በመጨረሻው ጣቢያ አብራሪዎች ተለውጠውለት፤ ከ10,000 ኪሎ ሜትር በላይ ርቀት በ17 ሰዓት እንዲበሩ አስገድዶ በትውልድ አገሩ ጣልያን ዋና ከተማ ሮማ እንዲያሳርፉ አድርጓል። ይህ ቤትናም ዘምቶ የተመለሰ ወታደር ኑሮው ስላልተስማማው አይሮፕላን ጠልፎ ሲያሳርፍ የጀግና አቀባበል ያደረጉለት ወገኖች ነበሩት።

ካፕቲን ቲው "በላባ ብረር፤ ኢትዮጵያን እንደማስታውሳት" በሚል ርእስ በፃፉት መጽሐፍ በኢትዮጵያ አየር መንገድ አብራሪነት ሲሠሩ ያጋጠማቸውን የአይሮፕላን ጠለፋ ታሪክ እንደሚከተለው ገልፀውታል።

«የኢትዮጵያ አየር መንገድ ከአዲስ አበባ ወደ ማድሪድ በአቴንና በሮም በኩል ለሚያደርገው የበረራ መስመር እስከ አቴን ያለውን በረራ ካፕቲን ሆኜ በማብረር ለማረፍ ስቃረብ በኩባንያው ሬዲዮ የሚከተለው መልእክት መጣ። መልእክቱ በረራውን ተቀብሎ ወደ ማድሪድ የሚያበርው ካፕቲን በምግብ ተመርዞ ስለታመመ በረራውን ለመቀጠል ፈቃደኛ እንደሆንኩ የቀረበ ጥያቄ ነው። እኔም በመቀጠሉ ከተስማማሁ በኋላ አቴን አርፈን የቀሩት ሠራተኞች ተለወጡ።

ማድሪድ ያለምንም ችግር ከደረሰን በኋላ የመልሱን በረራ ከመጀመሪያችን በፊት የጣቢያው አዛዥ ወደ ጎን ወስዶኝ፤ የአይሮፕላን ዐጥታ ጠባቂዎች እንደኛውን ተሣፋሪ ብዙ ፈንጂ ይዞ ስላገኙት ለጥያቄ መቅረቱንና ሌሎችም በረራው ላይ ስለሚኖሩ እንደገናጠነቀቅ ነገረኝ።

ከማድሪድ ተነስተን ገና ከፍታ በመጨመር ላይ እንዳለሁ አሥር ደቂቃ ባልሞላ ጊዜ ውስጥ የበረራ ክፍሉ በር በሀይል እየተመታ የሴት ድምጽ «ከፈቱልን» እያለች ትመሳለች። በዚህ ጊዜ በማከታተል ስድስት የሚያህድ የተኩስ እሩምታ ተሰማ። በጥንቃቄ በሩ ተከፈቶ የሆላንድ ተወላጅ አስተናጋጅ እንደገዛች የያዛት ሲቃ ሳይለቃት፤ «እንደ መንገደኛ ሽጉጥ ከራሴ ላይ ደግኖ ወደ በረራው ክፍል ውሰጂኝ ይለኛል ወዲያው እንደኛ ማዕረግ ተቀምጦ የነበረውን የበረራ ጥበቃ ጓዶ በዐይን ጥቅሻ ለማየት ቻልኩ። ወደዚህ እያመራን የጥበቃ ጓዱ ተነስቶ ትግል ሲገጥመው መጣሁ» አለችን። የሰማነውን የጥይት እሩምታ ማን እንደተከሰው ለማወቅ አልቻልኩም። ስለዚህ ከፍታ በመጨመር ፈንታ ወደ ተመች ከፍታ መውረድ ጀመርኩ። በአደጋ ምክንያት ወደ ማድሪድ እንደምንመለስ ለትራፊክ ተቆጣጣሪው በሬዲዮ እንዲያስተላልፍ ረጽቴን ነገርኩት። በተኩሱ ምክንያት መስኮቶች ተሰባረው ከውስጥ የታመቀው አየር አለመታወኩን ከተገነዘብን በኋላ 6500 ሜትር ከፍታ ላይ አስተካክዬ በመያዝ ለበረራው የተመደበውን ቴክኒሽያን ወደ ኋላ ሄዶ እንዲመረምር ላኩት። ገና በሩን ከፈት ሲያደርግ ሌላ የተኩስ እሩምታ ተሰማ። በሩን መልሰን ዘግተን ከፍታ መቀነስ ጀመርኩ። 5000 ሜትር ከፍታ ላይ ስደርስ አሁንም የእምቅ አየሩ ሁኔታ አልተለወጠም። ቴክኒሽያኑ እንደገና ሁኔታውን እንዲመለከት ተልኮ ገና ከበረራ ክፍሉ ወጣ ብሎ አንድ ርምጃ እንደተራመደ ሌላ የጥይት እሩምታ ከወደ ጭራ በኩል ተሰማ። ቴክኒሽያኑ ርጦ ተመለሰና በሩን ቆለፈ። ከጥቂት ደቂቃዎች በኋላ በሩ ተከፍቶለት የጸጥታ ጓዱ ከገባ በኋላ «አሁን ሁሉም ነገር ተፈጽሟል» ማለቱን ተረጎሙልኝ። አይሮፕላኑን አቅጣጫ ለማስለወጥ የሞከሩ ሁለት ወንበዴዎች መሞታቸውን ተረዳሁ።



ՀԻՒՆՔ ԳՅՆԱ ՆԵՐԱ.

ይህን ዜናና ቴክኒኬዎች ምንም የተበላሽ ነገር አለማየቱን ሲነግረኝ ደስ አለኝ። የሚያስከትለውንም ጥያቄና የሠራተኞች መጉላላት በመገመት ወደ ማድሪድ ተመልሼ ለመሄድ አልፈልግኩም። ከትራፊክ ተቆጣጣሪው ጋር ትንሽ ከተነታረክን በኋላ በረራውን እንድቀጥል ተፈቀደልኝና በጥላን መሰረት አቅጣጫዬንና ከፍታዬን አስተካክልኩ።

በቀጥታ ወደ አዲስ አበባ በማብረር ከሌሊቱ ወደ 8 ሰዓት እንደ ምንደርሽ ገመትኩ። ሆኖም ምንም ዓይነት የመጠባበቂያ ነጻጅ አይተርፈኝም። በዚህ ላይ በአልጀሪያ፣ ሊቢያና ሱዳን አየር ክልል ላይ በድንገት የተጠለፈ አይርጥላን ማብረሩ ብዙ አጠያያቂ ስለሚሆን ደስ አላለኝም። በበረራው ፕሮግራም መሰረት ቀጥሎ ማረፊያ ጣቢያችን ሮም ነው። እዚህም ላይ ትዝ ያለኝ ከጥቂት ቀናት በፊት ጣሊያናዊ ዝርያ ያለው አንድ አሜሪካዊ ወታደር በኑሮው ተበሳጭቶ ከአሜሪካ አይርጥላን ጠልፎ ሮም ድረስ በመውሰዱ ብዙዎች የጀግና አቀባበል ማድረጋቸውን አስታውሼ፤ ከዚያ ባላርፍ ሠራተኞቹን ወንጀለኞች እንደሚያደርጉ ጠረጠርኩ።

ከግሪክ ዋና ከተማ አቴና ግን ነጻጅ ሞልተውልን በረራውን ለመቀጠል እንደሚፈቅዱልን አስቤ ፈረንሳይ አየር ክልል ውስጥ ስለነበርን በረራውን ወደ አቴን በአስገዳጆች ምክንያት የለወጥኩ መሆኔን አስታውቄ በረራውን ቀጠልኩ። ስለ ሁኔታው ደጋግመው ቢጠይቁኝም በዝርዝር ለመናገር አልፈለግኩም።

አዲስ አበባ ከሚገኘው የኦፕሬሽን ሀላፊ ጋር በሬዲዮ ተገናኝተን ስላጋጠመን ሁኔታ አስረድቼ ግሪክ የሚገኙት የኢትዮጵያ አምሳባደር አይርጥላን ጣቢያ ተገኝተው ርዳታቸውን እንዲሰጡን መልዕክት እንዲያስተላልፉ አሳስብኳቸው። ከዚህ በኋላ ወደ መንገደኛው ክፍል ለመመልከት ሰሄድ መንገደኞቹ በተፈጠረው ሁኔታ ተደናግጠው ከመወያየት ሌላ የመረበሽ ሁኔታ አላየሁባቸውም።

ከሁለቱ ጠላዎች የአንደኛው አስከሬን መንገደኞች መግቢያ ላይ ወድቋል። የሁለተኛው አስከሬን ቱሪስት መንገደኞች ክፍል ተጋድሟል። ሁለቱም ደም በደም ሆነዋል። የነበረውን ሁኔታ እንደገለጹልኝ ከፊት የነበረው ከተመታ በኋላ ሲታገል ከኋላ ቱሪስት ክፍል የነበረው የበረራ ጥበቃ ጓድ መጥቶ በስድስት ጥይት ጨርሶታል። ከዚያ የፈረንሳይ ተወላጅ የሆነችው አስተናጋጅ «ከኋላ አንደኛው መንገደኛ በፍርሀት እየተንቀጠቀጠ ነው ፀጥታ ጠባቂዎቹ ቢቀርቡት ይሻላል» ብላ ስታመለክት፤ የጸጥታ ጠባቂው ተነስተህ ቁም ቢለው ከጉያው ውስጥ ሽጉጥ አውጥቶ መተኮስ ጀመረ። እንደ ፀጥታ ጠባቂዎቹ አባባል አንደኛ

ው ተኩሶ ሲመታው ሁለተኛው በጠባቂው ፈንክቶታል። ከዚህ በኋላ ሦስት የቱሪስት ወንበሮች ላይ በቀበቱው ከአጀታው ጋር ጭንቅላቱን አስረው ጉሮሮውን አረዱት። አቴን ከማረፋችን በፊት ሞቷል።

አቴን ለማረፍ እንደተቃረበኩ ስለሁኔታው በሬዲዮ አስረድቼ መንገደኞቹ ወርደው ነጻጅ እንደሚሰጡን አረጋግጫ አረፍኩ። ነጻጅ እየተሞላ ሳለ የሲቪል አቪዬሽን ዲሬክተሩና የፖሊስ አለቆች አይሮፕላኑ ውስጥ ገብተው ሁኔታውን ከተመለከቱ በኋላ ሪፖርት እንድጽፍ ጠየቁኝ። የጽሕፈት መኪና እንዲያውሱኝ ጠይቄ ስለ ሁኔታው በምጽፍበት ጊዜ እንደዚሁ በነፃ ለመልቀቅ አልፈለገም። ስለዚህ የበላይ አካል ለውሳኔ አስፈለገ። በዚህ ጊዜ ከሌሊቱ ስድስት ሰዓት ገደማ ነበር። የበላይ አካላችንም መጥተው እንደገና ጥያቄዎች እንድመልሱና ሪፖርትም በድጋሚ እንድጽፍ ተደርጎ ውሳኔ አሳስገኝም። በመጨረሻ የሀገሪቱ ጠቅላይ አቃቤ ሕግ ሲመጡ ሁኔታውን አቀለሱት። በግሪክ ክልል ውስጥ ወንጀል አለመፈጸሙን ሐኪም መጥቶ የሞቱበትን ሰዓት ያረጋግጥልንና እንወስናለን አሉ። ሐኪም መጥቶ አስከሬኑን መርምረው ውጤቱን ለማግኘት አንድ ሰዓት ወሰደ። ውጤቱም በጻፍኩት ሪፖርት መሰረት ሁለቱም የሞቱት ከግሪክ አየር ክልል ውጪ መሆኑን አረጋገጠ። ከዚህ በኋላ በረራችንን እንድንቀጥል ተፈቅዶልን ሁለቱን አስከሬናች በብርድልብስ ጠቅልለን ቅዝቃዜ ካለው ከዕቃ መጫኛው ክፍል አስገብተን ወደ አዲስ አበባ አመራን።

በዚህ ጊዜ እየነጋ ነው። ከአቴን ወደ አዲስ አበባ የሚያበሩት ሠራተኞች ተቀብለው በረራውን ቢቀጥሉ እኔ ከመንገደኛው መቀመጫ ላይ ለመተኛትና ለማረፍ ሞከርኩ። የእንግሊዙ ቢቢሲ (BBC) ስለጠለፋው መከራ የሰሙትን ያህል በዓለም ዙሪያ በዜና እየደጋገሙ ይናገሩ ስለነበር በግብጽ አየር ክልል ሰናልፍ ጥያቄ የበዛብን ከሆነ የምንመልሰውን ከበረራው ካፕቴን ጋር ተወያየን። ምንም ዓይነት ጥያቄ ሳይነሳ አዲስ አበባ ገዝን።

በፖሊስ ምርመራ ማድሪድ አይርጥላን ማረፊያ የተያዘው ተጠርጣሪ መንገደኛ በሰጠው የእምነት ቃል በተገኘው መረጃና ሦስቱ ጠላዎች የነበራቸው ጥላን እንደታወቀ፤ በአዲስ አበባ ከተደረገው ምርመራ ጋር ተጣምሮ አየር ላይ ወንጀል ለመፈጸም የተነሳሱ መሆኑ ተረጋገጠ። ይኸውም እያንዳንዳቸው በእጅ ከያዙት አነስተኛ ሻንጣ ሙሉ ፈንጂ፤ ብዙ የእጅ ስምባና ሽጉጥ ይዘው አይርጥላኑን ከጠለፉ በኋላ ፓሪስና ሉንደን ላይ እንዲባር ማስገደድና በሌላ የእጅ ሻንጣ እያንዳንዳቸው የያዙትን የፕሮፓጋንዳ ወረቀት ለመበተን ዓላማ ነበራቸው። ኤርትራን ነፃ ለማውጣት የሚደረገውን ትግል በዚህ ዓይነት ዘዴ ለዓለም ካላወቁ

በኋላ አይሮፕላኑን አስገድዶ ኮፕንሐገን እንዲያርፍ ከተደረገ በኋላ መሬት ላይ በአሣት ለማጋየትም አቅደው ነበር። የኤርትራ ነፃ አወጪ ቡድን አባል የሆኑት ሦስቱም ሰዎች የፖለቲካ ጥገኝነት ከዴሞክራሲ እንደሚያገኙ የታቀደ ፕላን ነበር። ይህ ፕላን እስከ ደረሰበት ተራምዶ ለሰዎች ሕይወት መጥፋት፣ ለመንገደኞችና በረራው ላይ ለነበሩት ሠራተኞች የሰከተለው ጉድለት መንስኤ የሰጋኝ ፖሊሶች በፍተሻ ጊዜ የነበራቸው የማገናዘብ ጉድለት ነው። በፍተሻ ፈንጂ የተገኘ በት ተጠርጣሪና ወደ አይሮፕላኑ እንዲሳፈሩ የለቀቁቸው ሁለቱ ሚቶች፣ የሦስቱም አላባባላቸው ከአንገት ክራሻት እስከ ጫማ አንድ ዓይነት ሲሆን የሚታዩትም የእጅ ሻንጣዎች ተመሳሳዮች ነበሩ። ጠርጥረው አለመድረሳቸው በፖሊሶች በኩል የታየኝ ጉድለት ነበር።

ንጉሠ ነገሥቱ ለወታደሮቹ የማእረግ ዕድገት ለሠራተኞቹ የሜዳይ ሽልማትና የገንዘብ ስጦታ አድርገዋል። ለእኔ አንድ የወርቅ አሜጋ ክሮኖማስተር የንጉሠ ነገሥቱ አርማና ፊርማ ካለው የወርቅ ማሰሪያ ጋር ተሽለምኩ።

ከዚህም በፊትና በኋላም ብዙ ጠለፋዎችና በማስገደድ መስመር የሰቀዩ በረራዎች ነበሩ። ብዙዎች አሰቃቂ አደጋዎች አስከተለው ሰዎች የሰለፉባቸው ታግደዋል፣ ሕይወትም አልፏል። በአይሮፕላኖችና በንብረት ላይ አደጋ ደርሷል። በዚህ ዓይነት ሁኔታ ለመገኘት የመጨረሻው እንዲሆንልኝ ምኞቴ ነው።»

5 - ምርመራው እንዲቀጥል ያልተፈለገው የአይሮፕላን አደጋ

ሚያዝያ 2 ቀን 1961 ዓ.ም አንድ የግብጽ አየር መንገድ ኮሚቴ አይሮፕላን አዲስ አበባ አይሮፕላን ጣቢያ ሲያርፍ ሜዳው ላይ በኃይል ተላተመ። በክፉ ላይ ካሉት የበረራ መቆጣጠሪያዎች የተወሰኑ ክፍሎች ተሰበሩ። ለተሰበረው ክፍል መለወጫ ከካይሮ እንዲመጣቸው የግብጽ አየር መንገድ ከኢትዮጵያ አየር መንገድ አንድ ዲሲ-3 አይሮፕላን ተከራየ። የዚህ በረራ ፓይላት ካፕቴን ፍሰሐ በሻህ ሲሆኑ አንድ የፈረንሳይ ፓስፖርት የነበረው ረዳት ፓይላትና አንድ አስተናጋጅ አብረዋቸው ነበሩ።

አይሮፕላኑ ለክሰር ከተማን ሲያልፍና ካይሮ ለመድረስ እስከሚቃረብ ድረስ የሬዲዮ ግንኙነት ነበረው። ነገር ግን ከቀኑ ወደ አስራአንድ ሰዓት ገደማ ከስዊዝ ከተማ ሶስት ማይል ወደ ሰሜን ከመሬት በተተኮሰ ዐረ አይሮፕላን ተመትቶ በመውደቁ በውስጡ የነበሩት ሶስቱም ሰዎች ሕይወታቸው አልፏል።

በዚያው ምሽት የእስራኤል ቆንሲል ለኢትዮጵያ መንግሥትና ለአየር መንገዱ እንዳስታወቀው የእስራኤል ወታደሮች ከመስመር ውጪ የሚበር አይሮፕላን በሬዳር እየተመለከቱ እያለ ወዲያውኑ የዐረ አይሮፕላን ተከሰና አየር ላይ አንድ አይሮፕላን ሲፈነዳ ይሰማሉ።

በማግስቱ ከኢትዮጵያ የተላከው መርማሪ ቡድን የተፈጠረውን ሁኔታ ለመመርመር አደጋው ከተከሰተበት ቦታ እንደደረሰ ለማየት የተፈቀደ ለት አንድ ሰዓት ብቻ ነበር። ለመርማሪዎቹ በተሰጣቸው በዚህች አጭር ጊዜ አደጋውን በዝርዝር ለመመርመር ባይችሉም ለጊዜው ባጠናቀሩት መረጃ መሰረት «ከመሬት ማን እንደተከሰው በማይታወቅ ፈንጂ የተመታ ይመስላል» የሚል መግለጫ ከተጠባባቂው የአየር መንገድ አስተዳዳሪ ከካፕቴን ሒልስ ቢሮ ወጣ። በዚህ አካባቢ ከዓመት በፊት በግብጽና በእስራኤል ወታደሮች መካከል ከባድ ውጊያ ከተካሄደ በኋላ በስዊዝ አካባቢ ተፋጥጠው የተቀመጡበት ጊዜ ነበር። ይህን ሁኔታ ማንኛውም ወደ ካይሮ የሚበር ፓይላት ከመነሣቱ በፊት ከበረራ መቆጣጠሪያው ተረድቶ ነው በረራውን የሚጀምረው።

ለሕዝቡ ስለአደጋው በይፋ በጋዜጣ የተሰጠው መግለጫ በ1960 በእስራኤልና በግብጽ መካከል የተካሄደውን ጦርነት ጠቅሶ «የአደጋውን መንስኤ ለማወቅ መርማሪዎች ወደ ካይሮ ተልከው አደጋው ከደረሰበት አካባቢ ሄደው ለመመርመር አልተፈቀደላቸውም። ስለዚህ የተላኩት መርማሪዎች ምንም ዓይነት ፍንጭ ሳይዙ ተመልሰዋል። ሆኖም በዲፕሎማቲክ ግንኙነት የተቻለውን ለማድረግ እየተሞከረ ነው» ይላል።

ምርመራው እንደተዳፈነ እንዲቀር የተደረገ የሚመስለው ከግብጽ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር በኩል የተገኘ ነው በማለት አንድ ከኢትዮጵያ የሂዱ ግብጻዊ በካይሮ ጉብኝታቸው ጊዜ «የፈረንሳይ ተወላጅ ነው» የተባለው ረዳት አብራራ የምሥራቅ አውሮፓ እስራኤላዊ መሆኑና ለብዙ ጊዜ ለእስራኤል በሰለላ ሥራ ላይ የተሰማራ ሰው እንደነበር ተነግሯቸዋል። በረራውም ላይ ብዙ የኤሌክትሮኒክስ መሣርያ ይዞ ነበር የሚል በማስረጃ ያልተደገፈ አባባል ሰምተው መመለሳቸውን ለአሜ

ሪካኖች ተናግረዋል። በዚያን ጊዜ የኢትዮጵያ ባለሥልጣኖች ለምን በምርመራው ለመግፋት እንዳልፈለጉ በውል አይታወቅም።

በዚህ ጊዜ አሥመራ የነበሩት እንደራሴ «ከተላኩት መርማሪዎች መረጃውን አገኘሁ» ብለው አራት ለጋበዟቸው የአሜሪካ ቆንሲል ሠራተኞች «አይሮፕላን ከመስመር ውጪ ሲበር ብልሽት አጋጥሞት አሸዋ ላይ ለማረፍ ሲሞክር በአፍንጫው ተደፍቶ ሶስቱም አብራሪዎች ሞተዋል» ብለዋቸዋል። ለዚህ አባባል ምክንያት ዲፕሎማቱ ሲተነተኑ «እንደዚህ ያለ ዜና የተነገረኝ በአፍሪካ መልክ እንዳቀርብ የተቀነባበረ ይመስላል» ሲሉ አሜሪካዊው ሰዋና መሥሪያ ቤታቸው ጽፈዋል። የዚህ ዓይነት አፍሪካዊ ዜና አዲስ አበባ አልተሰራጨም ነበር።

ካፕቲን ፍሶሐ በሻህ በጥቅምት ወር 1942 ዓ. ም. በበረራ ትምህርት አየር ኃይል ተቀጥረው በጊዜው ይሰጥ የነበረውን የማንኛውንም ዓይነት አይሮፕላን ትምህርት ያለፉና እስከ መኩንንነት ደረጃ የደረሱ ፓይለት ነበሩ። አሥመራ ይገኝ ከነበረው የተዋጊ ክፍል ተመድበው ሲያገለግሉ ቆይተው ለአዲስ ተማሪዎች አስተማሪነት ተመርጠው ደብረዘይት ከሚገኘው የፓይለቶች ትምህርት ቤት ለብዙ ዓመታት አይሮፕላን አብራሪዎችን አስልጥነዋል።



ካፕቲን ፍሶሐ በሻህ

ከዚያም ወደ አየር መንገድ ተዛውረው በአገልግሎታቸው ዘመን ካፕቲን እስከሆኑበት ድረስ ለበርካታ ጊዜያት ካይሮ አይሮፕላን ማረፊያ ጣቢያ በረዳትነት ማረፋቸውና ወደ ካይሮ መብረር ለላቸው አዲስ አለመሆኑ ይታወቃል። በሉክሰር ከተማ ላይ ማለፋቸውን በሬዲዮ አረጋግጠዋል።

የሰሜን ምዕራብ አቅጣጫ ይዘው ሲያበርሩ የአባይ ወንዝ በግራ በኩል ሆኖ ካይሮን ካለፉ በኋላ ወደ ሰሜን አቅጣጫ እስከ ሜዲቴራኒያን ባሕር ድረስ ያለው መሬት (የአባይ ዴልታ በመባል የሚታወቀው) አረንጓዴ የመስኖ እርሻ ነው። ከካይሮ ምሥራቅ እስከ ሰሜን ያለው የስዊዝ ከተማና የስዊዝ ቦይ ከ1952 ዓ.ም ጀምሮ በተለይ ከስድስት ቀኑ ጦርነት በኋላ (1955) ለበረራ የተከለከለ አደገኛ ቦታ መሆኑ በግብጽ አካባቢ የበረረ ማንኛውም ፓይለት ያውቀዋል። ይህንንም አልፈው ከስዊዝ ከተማ በስተሰሜን በኩል ከሰዓት በኋላ በአስራአንድ ሰዓት እንዴት እንደደረሱ ለማወቅ አልተቻለም።

የካይሮ አይሮፕላን ማረፊያ ከአባይ ወንዝ ምሥራቅ በረሃው አልቆ አረንጓዴው የአባይ ወንዝ የመስኖ እርሻ ከመጀመሩ በፊት የግብጽ የኢንዱስትሪ ከተማ የሆነውን አካባቢ አልፎ ይገኛል። ስዊዝ አካባቢ መገኘታቸውና በፀረ አይሮፕላን መመታታቸው አሁንም እንቅስቃሴ ነው።

ከኢ. ኤል. ኤፍ. በየጊዜው ይሰራጭ ለነበረው ማስጠንቀቂያ የተወሰደው ርምጃ

ፈረንሳይ ላለው የፓን አሜሪካን ወኪል፣ ለሚስተር ኬ. ፍራይ ሐምሌ 18 ቀን 1961 ዓ.ም ቤሳንሶ ከሚባል የፈረንሳይ ከተማ በተላከው ፖስታ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ተሳታፊዎች ላይ ሊጣል የታሰበውን አደጋ የሚያመለክት ማስጠንቀቂያ ደርሷቸዋል። እሳቸውም ወዲያውኑ ለጓደኛቸው ለቲደብልዩ.ኤ. ወኪል ስልክ ደውለው ስለማስጠንቀቂያው የሰሙት እንዳለጠየቁቸው። የቲደብልዩ.ኤ. ወኪል ስለዚህ ጉዳይ ምንም አለመስማታቸውን ገልጸው በበኩላቸው ለአየር መንገዳቸውና ለሚመለከታቸው ሁሉ የአውሮፓ የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ተወካይን ጨምሮ ከጓደኛቸው የሰሙትን መልእክት አስተላልፈዋል።

ማስጠንቀቂያውን የጻፈው የኤርትራ ነፃ አውጪ ግንባር "አል ኢካብ" የሚባለው ነው። መልእክቱም የሚለው የፍራንክፈርቱንና የካራቺውን



ԿԻՆՆՆ ԳՆԻՒ ՈՂՍ

አደጋዎች የጣለው ይኸው ድርጅት መሆኑን አመልክቶ፤ «ከእንግዲህ ወዲያ ሌሎች በረራዎችን አየር ላይ ለማፈንዳት ወስነናል» ይላል።

የአየር መንገዱ አስተዳዳሪ ሚስተር ብረሚት በየአቅጣጫው የሚመጣው የማስጠንቀቂያ መብዛት ስላሳለባቸው በዚህ ጊዜ አይሮፕላኖቻቸውን በታጣቂ ወታደሮች በይፋ ያስጠብቁ የነበሩትን የእስራኤል መንግሥትና የአየር መንገዱን የኤል አልን እርዳታ በመንግሥት በኩል እንዲጠየቅ ሀሳብ አቀረቡ። ኢትዮጵያ የሚገኙት የእስራኤል አምባሳደር ወዲያውኑ የእስራኤል ፀጥታ ጥበቃ ሀላፊ የሆኑትን ወደ አዲስ አበባ እንዲመጡ በማድረግ ከኢትዮጵያ መንግሥት ባለስልጣኖች ጋር እንዲወያዩ አደረጉ። የኢትዮጵያ አየር መንገድ ወደ አውሮፓ በሚያደርጋቸው በረራዎች፤ የእስራኤል የፀጥታ ምርመራ መሣርያዎች በሚገኙባቸው የአይሮፕላን ማረፊያዎች እንዲጠቀሙና መረጃዎችንም በማቅረብ እንደሚተባበሩ ወዲያውኑ አስታወቁ። ከዚህ በኋላ የሁለቱ መንግሥታት ባለሥልጣኖች አይሮፕላኖቻቸውን በታጣቂ ኮማንዶዎች ለማስጠበቅ የወሰዱትን ርምጃ የቀረው ዓለም በቅርብ ይከታተል ነበር። ሌሎች መንግሥታት ተመሳሳይ ርምጃ ለመውሰድ በሕግ በኩል የሚያስከትለውን ጥያቄ ለመመለስ በየሀገሩ ባሏቸው የመንግሥት ምክር ቤቶች በአጭር ጊዜ ለማሳለፍ አልቻሉም። የመንግሥትና የግል ድርጅቶች ጎበዝት በሆኑት አየር መንገዶች መካከል የዚህ ዓይነቱ አሠራር የሚያስከትለው ከፍተኛ የሙዐለ ንዋይ ወጪ ከባድ ስለሚሆን በምን ዓይነት እንደሚከፈል መወሰኑም አስቸጋሪ ነበር። የአሜሪካ አየር መንገዶች በጥቂት በረራዎች ላይ ማሠማራት ጀምረው ወደ ኩባ ሊጠለፉ ከተቃጠሉ በረራዎች በታጣቂዎች በመክሸፋቸው ጥሩ ውጤት አግኝተዋል። በኢትዮጵያ አየር መንገድም በተደጋጋሚ ያጋጠሙ መከራዎች ከሸፈዋል።

በተባበሩት መንግሥታት በኩል የሚጠበቀው ውጤት አልባ እየሆነ ሲሄድ፤ የኋላ ኋላ አየር መንገዶች የአየር ላይ ፀጥታ ጥበቃውን ለታጣቂ ቡድን መስጠቱ የአይሮፕላኑ አብራሪ ካፕቴን ስልጣን መሸር ሸሩን ከግምት በማስገባት አይሮፕላን ጣቢያ ላይ የሚደረገው የጸጥታ ቁጥጥር የመንግሥታት ኃላፊነት መሆኑን አየር መንገዶች አጠንክረው አመለከቱ። በመጀመሪያ የተጠየቀው ርምጃ የአይሮፕላን ማረፊያውን ክልል በሙሉ ማጠርና ፈቃድ የሌለው ሰው እንዳይገባ ማድረግ ነበር። ይህ ውሳኔ ለትንንሾች አገሮች ብቻ ሳይሆን እንደ እንግሊዝ ያሉት መንግሥታት ለመፈጸም የማይችሉበት ሁኔታ ተከስቷል።

ከዚያም ከፍተኛ ወጪ የሚጠይቁ የኤሌክትሮኒክስ መመርመሪያዎች ማቋቋም መፍትሄ መሆኑን አጥብቀው በመጠየቅ ዛሬ በያለበት የምና

የውን ከፍተኛ ቴክኖሎጂ ያስገኛቸው መሣሪያዎች ተቋቋሙ። መሣሪያው የሌላቸው አገሮችም የአየር አገልግሎት እንደማያገኙ በየድርጅቱ ስብሰባ ተጽእኖ በማድረግና ለዚህ ጉዳይ የተቋቋሙ ፈታሾች እየዘሩ ደረጃ መመደቡን ተያያዙት። የአይሮፕላን ማረፊያ አገልግሎት ዋጋ በአየር መንገዶችና በመንገደኛውም ላይ ጨመረ። ብዙ አየር መንገዶች ከአገልግሎት ውጭ ሆነው ለመዳን የቻሉትም የሠራተኞቻቸውን ደሞዝ ማስተካከል ነበረባቸው።

በሚያዝያ ወር 1962 ዓ.ም የእስራኤል አየር መንገድ ከቴላቪቭ ወደ አዲስ አበባ ቀጥታ መስመር እንዲበር ተደራድሮ ተፈቅዶለታል። በኢትዮጵያ አየር መንገድ በኩል በተመሳሳይ ሁኔታ በአረቦች አገር አቋርጦ ወደ ቴላቪቭ ለመብረር በጊዜው የማይታሰብ ጉዳይ ነበር። አሁን ግን ጊዜው ተለውጦ በቀጥታ ይበረራል።

በአየር ላይ ለሚፈጸም ወንጀል የወጣው የቶክዮ ውል

የአይሮፕላን ጠለፋ የተጀመረው በ1930ዎቹ መጀመሪያ ሲሆን ወንጀል በሕግ እንዲወጣ የአሜሪካ መንግሥት ኮንግረስ የመከረው ግንቦት 23 ቀን 1953 ዓ.ም ወደ ኩባ ከተጠለፈው አይሮፕላን በኋላ ነው። ከዚያም እስከ 1962 ዓ.ም የአይሮፕላን ጠለፋ ቁጥር እየበዛ ሄዶ ከ22 ጠለፋዎች 18 ወደ ፈለጉበት አገር አስገድደው ወስደዋል። በዚህ ጊዜ የተደረገው ጥናት እንደሚያሳየው አይሮፕላኖች የሚጠለፉት በሦስት ምክንያቶች ነበር። አንደኛው ከሕግ ለማምለጥ ሲሆን ሁለተኛው የፖለቲካ ጥገኝነት ለማግኘት የሚደረገ ውንብድና ነው። ሦስተኛው ምክንያት ገንዘብ ለማግኘት ሲባል የሚካሄድ ጠለፋ ነው። ለምሳሌ ከኖርዝ ዊስተርን አየር መንገድ በማስፈራራት ያገኘውን 200,000 ዶላር ይዞ በጃንጥላ ለመውረድ የቻለው የአንድ ሰው ታሪክ ብቻ ነው። በሚቀጥሉት ሦስት ዓመታት የተሞከሩት በሙሉ ከሸፈዋል። በጃንጥላ የመውረዱ ወንጀል የተፈጸመበት አይሮፕላን በዓይነቱ የሚሠሩትን አይሮፕላኖች ሁሉ፤ አየር ላይ መክፈት እንደማይቻል ሆነው እንዲሠሩ ፋብሪካው ዘዴ አግኝተዋል።

ከ1960 እስከ 64 ዓ.ም በዓለም ላይ 326 የጠለፋ መከራዎች ተደርገዋል። ከ1961 ዓ.ም ጠለፋ በኋላ አሜሪካ በ20 ዓመት እስራት ወይም በሞት የሚያስቀጣ ወንጀል መሆኑን በሕግ አወጣች። የተባበሩት መንግሥታት ማኅበር አባል አገሮች ስለ አይሮፕላን ጠለፋ

(በማስገደድ አቅጣጫ አስለውጦ ለሚደርገው በረራ) የቶክዮ ውል ተብሎ የሚታወቀውን ውሳኔ መስከረም 4 ቀን 1956 ዓ.ም ካፀደቀው በኋላ እስከ 1960 መጨረሻ ሰዓት አገሮች ማለትም ዴሞክራሲ፣ ኖርዌይ፣ ስዊድን፣ ፊሊፒንስ፣ ፖርቱጋል፣ ቻይናና ጣልያን ብቻ ፈርመውታል። ከዚያም በኋላ ለብዙ ጊዜ በ29 መንግሥታት ተፈርሞ በሥራ ላይ ለማዋል የ12 መንግሥታት በፊርማ ማጽደቅ ይቀረው ነበረ። በዚህ ጊዜ የኢትዮጵያ ፓይለቶች ማኅበር ከዓለም አቀፍ ፓይለቶች ጋር በነበረው ግንኙነት ጉዳዩን ተገንዝቦ የኢትዮጵያ መንግሥት እንዲፈርም ተማጥኗል።

የቶክዮ ውል ዋና ፍሬ ነገር አይሮፕላኑ ተጠልፎ ያረፈበት አገር ፈራሚ አባል መንግሥት ሲከተለው የሚገኘውን ዝርዝር በመግለጽ ያስገድዳል። ማንኛውም የተጠለፈ አይሮፕላን አንድ አገር ላይ እንዲረፈ በመጀመሪያ ደረጃ የተጠለፈውን አይሮፕላን፣ ሠራተኞችና መንገደኞችን ጭምር በሠላም ወደ ሀገራቸው እንዲመልሱ ይደነግጋል። በተጨማሪም የአይሮፕላኑን ጠላዊዎች አይሮፕላኑ ያረፈበት ሀገር ያለው መንግሥት በቁጥጥር ስር አድርጎ አስፈላጊውን ፍርድ እንዲሰጥ ያዛል። ወንጀለኞችን መለዋወጥ የሚቻለው በየመንግሥታቱ መሐል በሚደረግ ስምምነት ነው። የአሜሪካ መንግሥት አይሮፕላን ጠላዊዎችን አሳልፈው እንዲሰጡት ከኩባ ጋር ለመደራደር ብዙ ያልተሳካ ጥረት አድርጓል።

አይሮፕላኖች በያለበት በሚጠለፉበትና አይሮፕላን ሜዳ ላይ በመሰብሰብ በብዙ ሚሊዮን የሚቆጠር ንብረት በግምብ በሚጋይበት ጊዜ የአንዳንድ አገሮች መንግሥታት በተጠለፈው አይሮፕላን ወደ ሀገራቸው የገቡትን የተወሰኑ አገሮች ዜጋ የሆኑትን መንገደኞች፣ አንለቅም ባለቤት ጊዜ ለዚህ መፍትሄ፣ በሕግ በኩል የቶክዮን ውል በፊርማ ከማጽደቅና በሥራ ላይ ከማዋል የተሻለ ዘዴ አልተገኘም። ለወንበዴዎቹ መሸሸሊያ ሆነው የቆዩት አንዳንድ ያላጸደቁት አባል አገሮች ጥቂት አልነበሩም።

የቶክዮው ውል ጠንካራና በቂ አለመሆኑ የታየው ወንጀሉን የፈጸሙት ሰዎች አንዳንድ አገሮች ታላቅ ጀብዱ እንደሠሩ እየቆጠሩ የጀግንነት አቀባበል ሲያደረጉላቸው መታየቱና ለፍርድም አቅርቦናቸዋል የሚሉት አገሮች እንደተራ ወንጀል በመቁጠር በወራት የሚቆጠሩ ቀላል የአስር ፍርድ መስጠታቸው ስለታወቀ ጉዳዩ የዓለምን ሕዝብ አሳስቦታል። ጥሩ ምሳሌ የሚሆነው ካራቺ ኢትዮጵያ አየር መንገድ አይሮፕላን ላይ አደጋ የጣሉት ወንበዴዎች ለፈጸሙት ጥፋትና ለድርጊቱ የተሰጠው ፍርድ ተመጣጣኝ ያልነበረ መሆኑ ነው። የተጠቀሰው አንቀጽ መሣሪያ ያለፈቃድ ይዘው ስለተገኙና እሣት አስነስተዋል ተብሎ የተሰጣቸው

ቅጣት የአንድ ዓመት እስራት ብቻ ነበር። አየር መንገዶች ላይ ለሚደረገው ውንብድና ከያለበት የቀረቡትን አቤቱታዎች ለማስተናገድ ከቶክዮ ውል የጠነከረ ለማውጣት በየዓመቱ መስከረም ወር ላይ በሚደረገው የተባበሩት መንግሥታት ጠቅላላ ስብሰባ ላይ ተወያይቶ ለመፍታት ተሞክረ። ሆኖም በተደረገው ስብሰባ የቶክዮ ውል እንዲፈርሙ አባል አገሮች ደጋግሞ ከመጠየቅ ሌላ መፍትሄ የሚሆን ጠንካራ ውሳኔ አልተገኘም።

አ/ሥመራ ውስጥ "ኢል ኮቲዲያኖ፤ "IL Quotdiano" የሚባለው በጣሊያንኛ ቋንቋ ይወጣ የነበረው ዕለታዊ ጋዜጣ እ.ኤ.አ ሴፕቴምበር 17 ቀን 1969 ዓ.ም ባወጣው ዕትሙ፤ ፍራንክፈርትና ካራቺ አይሮፕላን ማረፊያዎች በኢትዮጵያ አየር መንገድ አይሮፕላኖች ላይ የተደረገውን ውንብድና ጠቅሶ፤ በተደጋጋሚ ሁለት አይሮፕላኖች ወደ ኤደንና ካርቱም መጠለፋቸውን በተጨማሪ ያመለክታል። «የኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት መንግስት የራሱ የሆነ መፍትሄ መፈለግ እንጂ በተባበሩት መንግሥታት ማኅበር አጥጋቢ ውጤት የሚያሳይ ውሳኔ ያላል ፋል ብሎ መተማመን ሞኝነት ነው» ሲል አትቷል።

የዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዬሽን ድርጅት ጥረት

ለብዙ ዓመታት በዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት በዋና ጸሐፊ ነት በኋላ በፕሬዚዳንትነት ሥልጣኑን የያዙት የሊባኖሱ ተወላጅ ሚስ ተር ኮቴይቲ «አረቦችን በተለይ ሶርያን ያግባባሉ የተሻለም ሕግ እንዲወጣ ርዳታ ያደርጋሉ» የሚል የአቪዬሽኑ ዓለም ሕዝብ አስተሳሰብ ነበር። በዚያን ጊዜ የፍልስጤም ተወላጆች (ከዋናው ዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዬሽን ዲሬክቲር ትውልድ አገር) ሊባኖስ ውስጥ ብዙ ችግር ይፈጥሩ ነበር። እንዲሁም በጠቅላላ የአረብ አገሮች ውስጥ የሚኖሩት ፍልስጤማውያን በመሣሪያ ትጥቅ ደርጅተው፤ በመላው ዓለም አቪዬሽን ላይ ለሚያደርሱት ችግር በአካባቢያቸው ለሚገኙት መሰሉ ቻቸው በእነሱም በኩል ከሚኖሩባቸው አረብ ሀገሮች ፓኪስታንን ጨምሮ የነበራቸው ተሰሚነት፤ ሌላ ውጥረት ፈጥሮ ነበር። በዚህም ምክንያት ስለ አይሮፕላን ጠለፋ ጉዳይ በድርጅቱ ጠቅላላ ስብሰባ ላይ የአሜሪካ መንግሥት መልእክተኞች ጠንካራ ውሳኔ ለማግኘት እንዳይገፉት የስብሰባው አዘጋጆች ጠይቀዋቸዋል። ይህን ምክራቸውን ሳይቀበሉ ቀርተው፤ ጠቅላላ ጉባኤው ጠንካራ ውሳኔ ቢያሳልፍ ፈራሚ አረብ አባል አገሮች ለማስፈጸም ችግር ይኖርባቸዋል።

ስለዚህ የተሻለው አስተሳሰብ፤ የምዕራብ አገሮች በቀጥታ ከአረቦች ጋር በሚያደርጉት ስብሰባ ሌሎች የውል ድርጅቶች በሚደረጉበት ጊዜ የአቪዬሽንን ሕግ በማጠናከር፤ በመግባባት የተሻለ ውጤት ሊኖረው ይችላል ይሆናል የሚል ነበር። ለዚህም አውነታ ጥሩ ምሳሌ የሆነው እስከ ቅርብ ወራት ድረስ የሉዝርቢ አይሮፕላን አደጋ (ፓን አሜሪካን አየር መንገድ) ተጠርጣሪዎችን የለቢያ መንግሥት ለፍርድ እንዲቆሙ ወንጀሉ ለተፈጸመበት አገር አሳልፈው ለመሰጠት የቻሉት፤ አንድ ኃይል መንግሥት ባደረገው ጥረት እንጂ ጠቅላላ ጉባኤው ስለ ወሰነ አይደለም።

የዓለም አቀፍ የአየር መንገዶች ማህበር ውሳኔ

ይህ በዓይነቱ ታላቅ የሆነ የዓለም አየር መንገዶች ስብስብ ታኅሣስ 23 ቀን 1951 ዓ.ም ሕንድ ዋና ከተማ ኒውዴልሒ ባደረገው ጠቅላላ ስብሰባ የኢትዮጵያ አየር መንገድን በአባልነት ተቀብሏል።

አመስተርዳም ከተማ መስከረም 28 ቀን 1962 ዓ.ም በተደረገው የአባላቱ ዓመታዊ ጠቅላላ ስብሰባ ላይ የአይሮፕላን ጠለፋ በዓለም ላይ አስቸጋሪ ሁኔታ ባጋጠመበት ጊዜ፤ ከኩባ በቀር በአንድ ድምጽ የተስማማው ከዚህ በታች የተገለጸውን ውሳኔ አስተላልፏል።

1. አባላቱ በየሀገራቸው መንግሥታት የአይሮፕላን ጠለፋን በተመለከተ የሚወጣውን ሕግ እንዲደግፉና አየር መንገዶች አገልግሎታቸውን በተቀላጠፈ ሁኔታ በደህንነት በኩል አስፈላጊውን ጥንቃቄ በማድረግ ኢኮኖሚያዊ የሆነ በረራ ለዓለም ሕዝብ ለማበርከት መጣጣር እንደሚኖርባቸው፤
2. የዓለም መንግሥታት፤ ዓለም አቀፍ መንግሥታዊ ድርጅቶች ጭምር ኃይሉ በእጃቸው ስለሆነ በአይሮፕላኖች ላይ የሚደረገውን ውንብድና ለማቆም አስፈላጊውን ርምጃ በአስቸኳይ ለመውሰድ የተባበሩት መንግሥታት ማኅበርና የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ድርጅት የሚያወጡትን ሕግ አባላት እንዲደግፉ፤
3. የድርጅቱ ዋና ዲሬክተር የመላው የአየር መንገድ አባላት ድጋፍ ይዘው ውጤት እንዲያስገኙ ይጠይቃል።

የዓለም አቀፍ የአየር መንገድ ፓይለቶች ማኅበር ጥረት

በ1961 ዓ.ም 40,000 የሲቪል አይሮፕላን አብራሪዎች አባላት ያሉት ማኅበር በያለበት የአይሮፕላን ጠለፋና አደጋ በሚጣልበት ጊዜ የበኩሉን አስተዋጽኦ ለማድረግ ሞክሯል። በዚህ አስቸጋሪ ጊዜ ፕሬዚዴንትነቱን ይዘው የነበሩት የኖርዌይ ተወላጅ የሆኑት ካፕቴን ፎርስበርግ ነበሩ።

በዓለም ላይ ለ24 ሰዓታት ጠቅላላ የበረራ ማቆም አድማ ለማድረግ ብዙ ጥረት ተደርጓል። ስለአፈጸጸው ኢትዮጵያን ጨምሮ የብዙ ሀገሮች ፓይለቶች ማኅበራት ከመንግሥታቸው ጋር ችግር ስለነበራቸው ብዙ ማቅማማት ነበር። በመጨረሻም የስዊስ አየር መንገድ ፓይለቶች ማኅበር ለብዙ ዘመን ከአሠራው ጋር የሚፈራረሙት የገብረት ስምምነት፤ የሥራ ማቆም አድማ ማድረግ ስለማይፈቅድ መሳተፍ አለመቻሉን ለማኀበሩ ስላመለከተ የ24 ሰዓት በረራ ማቆም አድማ አቅጣጫውን ለውጦ ወደ ዲፕሎማሲያዊ ተግል ቀጠለ።

የእስራኤል አየር መንገድ አይሮፕላን ተጠልፎ አልጀርስ ካረፈ በኋላ የአልጀሪያ መንግሥት አብራሪዎቹንና እስራኤላዊ መንገደኞችን እንላቅም በማለታቸው የፓይለቶች ማኅበር ተሰብስቦ ማንኛውንም የአልጀሪያ ተወላጅ የማኀበሩ አባላት (ኢትዮጵያን ጨምሮ) በሚበሩት አይሮፕላኖቻቸው ላይ እንዳያሳፍሩ የሚጠይቅ ውሳኔ አሳልፏል።

በዚሁ ወር ውስጥ የአፍሪካ አንድነት ድርጅት የመሪዎች ስብሰባን አልጀርስ ከተማ ለማካሄድ ታቅዶ ስለነበረ ለኢትዮጵያ ንጉሠ ነገሥት የሚቻላቸውን እንዲረዱ የሚጠይቅ ደብዳቤ የዓለም አቀፍ ፓይለቶች ማኅበር ፕሬዚዴንት ጽፈው የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ከላይ በተጠቀሰው ስብሰባ ተገኝቶ ስለነበረ ለንጉሠ ነገሥቱ እንዲያቀርብ ተሰጠው። ንጉሠ ነገሥቱ በጣም አሳስቧቸው የነበረው ወደ ስብሰባው የሚወሰዳቸው ልዩ አይሮፕላን ሊደረግ በታሰበው የፓይለቶች አድማ ይተጓጉል እንደሆነ ለማወቅ ነበር። ርዳታቸው መጠየቁንና ልዩ አይሮፕላኖችን የማይመለከት መሆኑን ሲረዱ ተደሰቱ። ጉዳዩ ዓለም ያተኮረበትና ከባድ ዲፕሎማሲ በያለበት ይካሄድ ስለነበረ ከአልጀርሱ ስብሰባ በፊት መንገደኞቹና አይሮፕላኑ ከነሠራተኞቹ ተለቀቁ።

በኢትዮጵያ የሲቪል አነስተኛ አይርፕላኖች ምዝገባ

የእንግሊዝ ሲቪል አቪዬሽን ቤተመዘከር በዓለም ዙሪያ የሚገኙትን የሲቪል አይርፕላኖች ከተፈበረኩበት ቀን ጀምሮ የባለቤትነት ምዝገባ ታሪክ ተከታታይ ማሰራጨት ከጀመረ ብዙ ዓመታት አስቆጥሯል። በዚህ መሠረት ኢትዮጵያ ውስጥ የተመዘገቡትን አይርፕላኖች በ1979 ዓ.ም. በየሦስት ወራት በሚያሳትመዉ መጽሐፍ 4ኛ ቁጥሩ ኢትዮጵያ የመዘገበቻቸውን አይርፕላኖች ዝርዝር አውጥቷል። ይህ ምዝገባ እንዲቀርብ የተፈለገው እነማን? የትኞቹን አይርፕላኖች? በባለቤትነት ይዘው እንደነበር የሚያሳይ በመሆኑና የአይርፕላኖች መለያ ቁጥር በዓለም አቀፍ ደረጃ ወደ አምስት የላቲን ፊደላት እንዲለወጥ ከመስማማቱና ኢትዮጵያም ውሳኔውን ተቀብላ መለያ ቁጥሮቹን ከመለወጧ በፊት የነበሩትን ለማሳየት ነው።

ET-P-1. ስቲንሰን L-5 ሴንቲኔል በአሜሪካ አየር ኃይል ስም ወደ ኢትዮጵያ የመጣችው ET-T 29 ተብላ በስዊድን መሐንዲሶች የበረራ ክብብ ስም ተመዝገባ ሳለ፣ እ.ኤ.አ 6-3-54 ቢሾፍቱ ስታርፍ ያለ ቁጥጥር በድንገት ዙሪ ተሰባብራለች። ለአደጋው ምክንያት የሆነው ቀደም ሲል ለበረራ ስትነሣ አንዱ የማረፊያ ጎማዋ ወልቆ ስለወደቀ በአንድ እግሯ ስለአረፈች ነው። የተሰበረችውን አይርፕላን አየር ኃይል ገዝቶ ጠግኗት 502 የሚል ስያሜ ተሰጥቷት ብዙ አገልግሎት ሰጥታለች። በአርሜኒያ አቪዬሽን አገልግሎት ለብዙ ጊዜ ከቆየች በኋላ አዲስ አበባ (ልደታ) አይርፕላን ማረፊያ ከሀንጋር ውጭ ቆማ ቀርታለች።

ET-P-2. የአሜሪካ አየር ኃይል ንብረት የነበረች ስቲንሰን ሴንቲኔል ምናልባት ኢቲ-26 የሚል ምዝገባ ተሰጥቷት ይሆናል። በመጀመሪያ የተመዘገበችው ለኢምፔሪያል ኤሮ ክለብ ወይም ለኩ/ሮቢንሰን ይሁን በውል አይታወቅም። በ12-3-54 እ.ኤ.አ ከአዲስ አበባ (ልደታ) ከሣር ሜዳ (ጎልፍ ክብብ አካባቢ) ወደ ስሜን ምዕራብ አቅጣጫ ተነስታ፤ መብረር አቅቷት፤ (የሞተር ብልሽት ሳይሆን አይቀርም)፤ አሁን የጦር ኃይሎች ሆስፒታል ከሆነው ጀርባ፤ ወድቃ ተከስክሳለች። ፓይለቱ ኩሎኔል ሮቢንሰን በአደጋው ተጎድተው ሆስፒታል ከገቡ በኋላ ሕይወታቸው አልፏል። አብሯቸው የነበሩት የጣልያን ተወላጆች በአደጋው ወዲያውኑ ሞቱ።

ET-P-3. ዴቪልንድ DH 82A ታይገር ሞዝ በመጀመሪያ የተመዘገበችበት ቁጥር ቲ-7338። አየር ኃይል 203 ET-T 27 ኢትዮጵያ ኤሮ ክለብ እ.ኤ.አ በ3.7.52 አዲስ አበባ ስታርፍ ወድቃ ተሰባብራለች።

ET-P-4. ዴቪልንድ ዲ.ኤች. 82A ታይገር ሞዝ ቀደም ሲል 1 እንግሊዝ አገር G-ADDGI ተብሎ የተመዘገበው BB 765 የአየር ኃይል 204፤ ከዚያም ET-T 25 ኢምፔሪያል የበረራ ክብብ እ.ኤ.አ 14-2-50 በዓለም አቀፍ የሲቪል አቪዬሽን ተወካይ ሆነው በአማካሪነት የመጡት የፔክዝሎቫኪያው ተወላጅ ኩሎኔል ቶቢቫስ አዲስ አበባ ልደታ አይርፕላን ሲያሳርፉ ተሰባብራለች።

ET-P-4. (2) ፐርሲቫል P-44 ፐርክቶል እንግሊዝ አገር G-AHGT (SU-ADO) G-AHGT ስፒሮ ካስታየላ የሚባሉት የኢትዮጵያ አየር መንገድ የምግብ አቅርቦት ጎሳፊ ገዝተዋት እ.ኤ.አ 19-3-53 ከኤደን ወደ ጀቡቲ በመብረር ላይ እንዳለች ከባድ የአየር ሁኔታ አጋጥሟቸው ፓይለቱና መንገደኛው ሕይወታቸው አልፏል። የአይርፕላኗ ስብርባሪ ኤደን አካባቢ ተገኝቷል።

ET-P-5(1) ኑርዱያን UC-64A ኖርስማን 6(Ex 44-70...VT A2) 1 ሕንድካር ሚስትሪ ኤየርዌይስ ካሚባል አየር መንገድ ዳንኤል ሩንድስትሮም የሚባል የአየር ኃይል ሠራተኛ ገዝቶት ከሰምቤይ አዲስ አበባ በርሮ ልደታ አይርፕላን ማረፊያ 5-5-50 ሲያርፍ በድንገት ከቁጥጥር ውጭ ይዞርና እግሩ ተሰባብሯል። ጠቅላላ የአይርፕላኑም አካል ተጣሟል። ከዚህ በኋላ ሕጋዊ ፈቃድ የተሰጠው ከሀገር እንዲወጣ ለአንድ ጊዜ በረራ ብቻ ነበር።

ET-P-5.(2) ስቲንሰን 108-2 ስቲሽን ዋገን መጀመሪያ ምዝገባ አሜሪካ N 180C ሲሆን በአዲስነቱ የሲንክለር ነዳጅ ዘይት ቁፋሮ ኩባንያ እ.ኤ.አ. ጁላይ 1947 ገዝቶታል። በዚሁ በአሜሪካ የምዝገባ ቁጥር ድሬዳዋ ከነበረው ዋና መሥሪያ ቤቱ ወደ አጋዴን ያበሯት ነበር።

በኢትዮጵያ ሲመዘገብ ET-P-5 ተብሎ ተሰየመ። ለሲንክለር ኩባንያ እስከ 6 ኖቬምበር 1951 ድረስ በርሯል። ከዚያም

መጀመሪያ ለአቶ ተክሌ ሮሮ፤ አሳቸው ቢሸፍቱ ለአየር ኃይል ለሚያገለግሉት ለሚስተር ሩንድስተርምና ለሚስተር ቤዳነስ ሸጡት። ከዚህ ቀጥሎ ለሚስት ኤስ ስ ቡንኬ፤ ኢፕ ሮንሉንድና ለኤስካልበርግ በሦስቱም የቢሸፍቱ ነዋሪዎች ስም ተዛወረ።

ET-P-5 የዓሣ ጭነት ማመላለሻ እንዲሆን ታስቦ አስፈላጊው እደሳ ስዊድን አገር ተከናውኖ ወደ አዲስ አበባ ሲመለስ በ 11-1-1953 ዓ.ም ከቱኒዚያ ተነስቶ ሲበር፤ ካላየው ተራራ ጋር ተጋጭቶ በመከሰከሱ በውስጡ የነበሩት አራት ሰዎች በሙሉ አልቀዋል።

ET-P-6 ኑርዲያን UC-64A ኖርስማን 6-702 የነበረው ምዝገባ 44-70437. VT-CAV ሲሆን በመጀመሪያ ግዢው የተላለፈው ለዳንኤል ሩንድስተርም ነበር። በኋላ ቢሸፍቱ ለሚገኘው የበረራ አስተማሪዎች ክብብ ተዛወረ። ከሶምቤይ ወደ ቤይሩት በጁላይ 16 ቀን 1950 እንደገና ናይሮቢ በጃንዋሪ 51 ስታርፍ ያለ ቁጥጥር በመዞሯ (Ground loop) ተሰናክላ ታድሳለች። በሜይ 1951 ዓ. ም. ለየመን ንጉሥ ይማም ተሸጣ በYE-AAE ስም ተመዝግቧል።

ET-P-7 የመጀመሪያ መዝገብ TJ656. VT-CUB ለኢምፔሪያል ኤር ክብብ በጊዜያዊነት በዶክተር ቶምሰን ስም ከሶምቤይ አዲስ አበባ እስከምትደርስ ተመዝገበች። ኤፕሪል 22 ቀን 1950 የተመዘገበችበት መዝገብ ሲመረመር ይህች አይሮፕላን በጠቅላላ የበረረችው 16 ሰዓት ብቻ ነበር። በካፕቲን ኦኒ ኒሳክንን ስም ጁን 26 ቀን 1950 ዓ.ም አዲስ አበባ ተመዘገበች። ከሳቸው ቀጥሎ ባለቤትነቱን የያዙት ነዋሪነታቸው ቢሸፍቱ የነበሩት ኢንጂ ኔር ጆልቤክና ኢንጂኔር ቢ ዳንብሪንክ ሆኑ። ሕጋዊ የምዝገባ ዝውውር ሳይደረግ አሥመራ ለክርስቲያን ቶና ተሸጣ፤ ሰሜን ኬንያ መርሳቢት ከሚባለው አካባቢ ጥሻ ውስጥ አርፋ እ.ኤ.አ. በ1953 ዓ.ም ታድሳለች። የሙከራ በረራም ዲሴምበር 16 ቀን 1953 ተደርጎ ዲሴምበር 26 ቀን 1953 ኢንዶሊ ከሚባለው ቦታ 2 ማይልስ ምዕራብ ስትነሳ ሞተሯ ጠፍቶ ወድቃ ተሰባብሮ ከዚያው ቀረች። ፓይለቱና መንገደኛው 33 ማይልስ እስከ አሰላ ተጉዘው ርዳታ አግኝተዋል።

ET-P-8(1) በመጀመሪያ የእንግሊዝ ሮያል ኤየር ፎርስ የነበረችው 1VT...2 ጊዜያዊ ምዝገባ በዶ/ር ቶምሰን ስም ለኢምፔሪያል በረራ ክብብ ከሕንድ አዲስ አበባ እንድትበር በተጠቀሰው ቁጥር ተመዝግባለች ዶ/ር ቶምሰን በሜይ 9 ቀን 1950 የመክፈል ችግር እንዳለባቸው በደብዳቤ ስለገለጹ ሜይ 11 ቀን 1950 ከምዝገባው ተሰርዟለች።

ET-P-8(2) ቢች ዲ-18-ኤስ የመጀመሪያው ምዝገባዋ አሜሪካ 2 NC-80392. VT-CKT የሐረሩ ዱክ ኩባንያ ለነበረው በሱልጣን ኤርዌይስ ስም እ.ኤ.አ. 1950 ተመዘገበች። ብዙም አልበረ ረችም። ጁን 1952 ለሽያጭ ማስታወቂያ ላይ ከወጣች በኋላ በዚያን ጊዜ አፍሪካን አሰራትድ ማየንሽ ሮዲሺያ ተብሎ ይጠራ ለነበረ ኩባንያ VP-YHI በሚል መጠሪያ ሜይ 29 ቀን ተሸጣለች።

ET-P-9 ስቲንሰን ኤል-5 ሴንቲናል በኢምፔሪያል አየር ክብብ ከሕንድ ሊገዛ የታቀደው ተሰርዟል።

ET-P-10 ስቲንሰን ኤል-5 ሴንቲናል ለኢምፔሪያል አየር ክብብ ከሕንድ ሊገዛ የታቀደው ተሰርዟል።

ET-P-11 እንደዚሁ ምዝገባ ከተጠየቀ በኋላ ተሰርዟል።

ET-P-12 ቢች ኤ-35 በናንዛ የመጀመሪያ ምዝገባዋ አሜሪካ N 8448A ጁላይ 12 ቀን ታዝዛ እንስት 50 ኢደን ከተማ በንግድ ከከሰረ ሕንድ ዶ/ር ቶማሰን ለካርል ቮን ሮዘን ይገዛቸዋል። ET-P-12 ተብላ በቮን ሮዘን ስም ከተመዘገበች በኋላ እንስት 8 ቀን 1950 እያበረሩ ወደ ኢ.አ ያመጧታል። 26 ኦክቶበር 1956 ስዊድን ድረስ ያበሯትና 5E-CDW በሚል ስም ተመዝግባለች።

ET-P-13 ለምዝገባ አልተሰጠም።

ET-P-14 ማይልስ M65 ጂሚኒ 1 በመጀመሪያ እንግሊዝ አገር የተመዘገበችው G-AIDG ሲሆን፤ ሸዋ ኤሌክትሪክ ኩባንያ ይባል ለነበረው መሥሪያ ቤት ዋና መሃንዲስ የነበሩት ዶ/ር ፍሬዴሪክ ባዚ ኖቪምበር 49 እንግሊዝ አገር ገዝተዋት

አያበረሩ ኖቪምበር 28 ቀን 49 አዲስ አበባ ገቡ። እንግሊዝ አገር በተመዘገበችበት ጊዜ አገልግሎቷ የኤሌክትሪክ መስመር ለመዘርጋትና ለመቀየስ ተብሎ የመጣው ለጥቂት ጊዜ ከተጠቀሙ በኋላ ተመዘገበችና ሚስተር ባዚ ሲጠቀሙበት ቆዩ። 16 ሴፕቴምበር 52 በረራ ላይ አንድ ሞተር ጠፍቶ ስታርፍ አደጋ አጋጥሟት ተሰባብራ ሳትታደስ ልደታ አይሮፕላን ማረፊያ እስከ ጃንዋሪ 67 ድረስ ነበረች።

ET-P-15 ስቲንሰን V-77 ሪሊያንት ቀደም ሲል የነበራት ምዝገባዎች 43-44123፣ FB 1682፣ G-AIYW VP-KER ኢምፔሪያል አየር ክብብ ለሚስተር ብሩኖ ኑግሊልሚኖቲ ቢያንኩ ሽጧታል ጁን 14 ቀን 1967 ET-ABG ተብላ ተመዘገበች።

ET-P-16 ዲቪሊንድ DH.89A ድራጎን ራፒድ የመጀመሪያ ምዝገባዋ G-AKRR (SN-ABB) ድሬዳዋ ይገኝ የነበረው የአቶ ካሣ ማሩ የሥጋ ውጤት ላኪና አስመጪ ኩባንያ ስም ተመዝግቦ ነጻጅ ስትሞላ እሳት ተነስቶ በ13-9-53 ተቃጠለች።

ET-P-17 በዚህ ቁጥር አልተመዘገበም።

ET-P-18 አቭሮ 652A አንሰን ቀደም ሲል የእንግሊዝ ሮያል ኤየርፎርስ ንብረት የነበረች G-AIGF.VR-AAH በዚህ ቁጥር ኤደን ተመዝግባ፤ በአቶ ካሣ ማሩ ስም በድሬዳዋና በኤደን መሐል የሥጋ ውጤት ላኪ ኩባንያ ስታገለግል፤ የአይሮፕላኗ ክፍያ ባለመስተካከሉ ምክንያት ኤደን ኤይር ዌይስ እንድትመለስ ይጠይቃል። ከአዲስ አበባ ጁቡቲ በ28-11-53 ከበረረች በኋላ ኤደን የገባችበት ቀን አይታወቅም።

ET-P-19 አውስተር 5 የመጀመሪያ ምዝገባ G-AJJB.VP-KKL በጆቫኒ ፎንታኒ አዲስ አበባ ተመዝግባለች። በ25-7-20 አዲስ አበባ ስታርፍ አደጋ አጋጥሟታል። እንደገና በሙሉ ታድሳ በ11-7-64 ET-ABJ ተብላ እንደገና ተመዘገበች።

ET-P-20 ፐርሲቫል P-28 ፐሮክቶር መጀመሪያ የተመዘገበችበት አገር ያልታወቀ GIPSY 10 ሞተር በአክቶበር ኢን ጂነር ቪቶሪዮ ሚኑዮ ፓሱኤል በተባሉ አሥመራ የሚኖሩ ሰው ስም ተመዝግቦ ሳለ ገዢ ለሚሆኑ መንገደኛቸው የገለጸ በረራ ለማድረግ ከአሥመራ ማርች 8 1959 ሲነሱ ሞተሯ ጠፍቶ

ትወድቅና ፓይለቱና መንገደኛው ሁለቱም በአደጋው ይሞታሉ።

ET-P-21 በዚህ ቁጥር አልተጠቀሙም።

ET-P-22 ዲቪሊንድ DH.89A ቀደም ሲል የነበረው ምዝገባ HG715. GANET.AAL የሱዊጂ ማስፔሮኒና የክርስቲያን ቶና አሥመራ ኗሪዎች ጎንደር ላይ አደጋ አጋጥሟት ነበር። አዲስ አበባ ልደታ አይሮፕላንን ማረፊያ መጥታ የበረራ ፈቃዲ በ26 ጁን 1960 አልቆ እንደቆመች በዝገታ አልቃ ተጣለች።

ET-AAA በአዲስ ዓይነት ምዝገባ የጀመረችው በኢትዮጵያና አሜሪካ ተራድኦ ድርጅት ለተቋቋመው ትምህርት ቤት የመጣችው ፓይፐር PA-150 ፓይፐር ክብ ነበረች። የአሜሪካ ምዝገባዋ E-44034 በጃንዋሪ 10 ቀን 1959 ነበር። ለትምህርት ተብሎ በወጣ ፕሮግራም መሠረት ከአዲስ አበባ አሥመራ ሜይ 24 ቀን 1961 ስትበር የአየር ሁኔታው ተበላሽቶ ነጻጅ ያልቅባትና 68 ማይልስ ከአሥመራ ደቡብ ምሥራቅ አርፋ 73 አካቱን ሞልታ ስትነሳ መብረር አቅቷት አደጋ ደርሶ ሁለት ላሞች ገድሎ አብራሪው ቀላል አደጋ ይደርስበታል። አይሮፕላኗ ከጥቅም ውጪ ትሆናለች።

ET-AAB ፓይፐር PA-18-150 M-TC ክብ በአዲስነቷ ስትገዛ አሜሪካ ውስጥ የምዝገባዋ ቁ. E-44051 በ8-10-59 የተሰጠ ለሲቪል ፓይሎት ሥልጠና የመጣች ናት። ትምህርት ቤቱ ሲዘጋ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ስም በተመዘገበው የበረራ ትምህርት ቤት 11-7-63 ተመዘገበች። ተማሪው የሞተር ብልሽት አጋጥሞት ረግረግ ቦታ ላይ 7-1-68 ያሣርፋታል። ከዚያ ማንኛውም ባለመቻሉ እንዲሁ ቀረች።

ET-AAC ሴስና የአሜሪካ ምዝገባዋ N9361T የኢትዮጵያ አየር መንገድ ንብረት የሆነች ጥቅምቅ 24 ቀን 1955 ዓ.ም በ5 ሰዓት ከ50 የዚህ መጽሐፍ ደራሲ ሦስት መንገደኞች ይዞ አዋሽ ከተማው አጠገብ ካለው ሜዳ ከነፋስ አቅጣጫ ጋር ለማሳረፍ ሲሞክር ባፍንጫዋ ተገልብጦ አብራሪውና መንገደኞቹ ምንም ሳይነካቸው በደህና ወጥተዋል። አይሮፕላኗ ከጥቅም ውጪ ሆና ለመለዋወጫ እገልግሎት ውላለች።

የግርጌ ማስታወሻዎች

መግቢያ
ገጽ 6

1. Before the May flower, a history of Black Africa- Lenon Beunett Jr.
2. የኢትዮጵያ ኅብረተሰብ ታሪክ ሪፖርት ፓንክሪስት ገጽ 49-55 እኚሁ ጸሐፊ ሰላምታ በሚለው የአየር መንገድ መጽሔት ሸልዩም 17 ቁጥር 2 ከሚያዝያ እስከ ሰኔ ባወጣው ቁጥሩ እትም ላይ ግብጽና ኢትዮጵያ በቀይ ባሕር ላይ በመርከብ ይገኛች የነበሩት በግብጽ ንጉሥ ላሁሬ (2708-2697) ከክርስቶስ ልደት በፊት እንደነበረ ጽፏል፡፡

ክፍል አንድ አየር ኃይል

ፖቱዝ

1. ሙሴ ማዬ ከፈረንሳይ ቆንሰላ ጋር ይገናኛሉ- Courier d'Ethiopie Année No.1 Sept. 13, 1929.
2. ገፈርሳ ስለተዘጋጀው ሜዳ - ብርሃንና ሰላም ሐሙስ ነሐሴ 16 ቀን 1921 የብረት ባቡር ማለት በአየር ላይ የሚበር ከብረት የተሠራ ባቡር ማለት ነው፡፡
3. ሜዳውን ለማዘጋጀት 5 ቀንና ሌሊት አስፈልጓል- ለአምሮ ነሐሴ 18 ቀን 1921 (በምኒልክ ዘመነ መንግሥት የተጀመረ ጋዜጣ፡፡)
4. Alfred Abel, "The arrival of the first airplane in Ethiopia" - Journal of Ethiopian Studies Vol. X, No.2 July 1972 pp97-10
5. THE TIMES Sept. 23, 1929

መጀመሪያ ወደ ኢትዮጵያ ስለመጣው አይሮፕላን የወጡት ቴምብሮች

6. የመጀመሪያው በአየር የፖስታ አገልግሎት ታኅሣስ 19 ቀን 1923 ዓ.ም ሙሴ ማዬ ከአዲስ አበባ ወደ ጂቡቲ ይዘው ተነሱ፡፡
7. የመጀመሪያው የአይሮፕላን አደጋ - ብርሃንና ሰላም ቁ 52 55 ዓመት ታኅሣስ 17 ቀን 1922 ዓ.ም

አይሮፕላኑ ከአዲስ አበባ የተነሳው 11/12/1929 ዓ.ም
ከደሴ የተነሳው 18/12/1929 ዓ.ም ከጧቱ አራት ሰዓት -
Courier d'Ethiopie 15em Ann'ee, Jan 3, 1929
አፈወርቅ ዘብሄረ ዘጌ ብርሃንና ሰላም ታኅሣስ 17 ቀን 1922 ዓ.ም

8. ስለ አንቺም ጦርነት ገለጻ
The Sunday Graphic Oct. 19, 1930

ደጃዝማች ከበደ ተሰማ፤ የታሪክ ማስታወሻ፤ አዲስ አበባ፤ 1962 ዓ.ም. ገጽ- 93፡፡

ፕሮፌሰር ባሕሩ ዘውዴ - የኢትዮጵያ ታሪክ 1848-1966 አዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ ፕሬስ 1989 ዓ. ም.

... ለበመጀመሪያ ጊዜ በአይሮፕላን በመጠቀም በጉግሣ ሠራዊት ፕሮፓጋንዳና ስምብ ውርጃን አወረዱበት

9. ቀዳማዊ አፄ ኃይለ ሥላሴ ን. ነ. ሕይወቴና የኢትዮጵያ እርምጃ
10. ከጦርነቱ በፊት የነበሩትን አይሮፕላኖች ይከታተሉ የነበሩት ሚስተር አሌ ኖርድቦ፡፡
11. ዶ/ር ሀዲስ ዓለማየሁ፤ ትዝታ፤ ኩራዝ አሳታሚ ድርጅት፤ 1985 ዓ. ም.፡፡

ከዚህ ጦርነት በኋላ በአየር ላይ የበላይነት ያለው ወገን የሚኖረውን ጥቅም አቶ ዳባ ብሩ ለንጉሡ ባለ 24 ገጽ ሪፖርት አቅርበዋል፡፡ አቶ ዳባ ስለ መሣሪያ ግዢ ለመነጋገር ወደ ጃፓን ተልከዋል፡፡

ጃንከር አይሮፕላን

1. Courier d'Ethiopie Sept. 5, 1929 - Sept. 6, 1929

አይሮፕላኑ ፖስታ ከድራዳዋ ያመጣ

ወደ ኢትዮጵያ የመጡ የመጀመሪያ ቱሪስቶች

1. ከአሌ ኤን ኖረድቦ ማስታወሻዎች 8/11/73

አፍሮ አሜሪካዊው ጁሊያን

እስከ ጠላት ወረራ በኢትዮጵያ የሚኖሩት አፍሮ አሜሪካውያንና የካሪቢያን ደሴቶች ተወላጆች ወደ መቶ ደርሰው ነበር። ከኢትዮጵያውያን ጋር የነበራቸው መግባባት በኩሉኔል ዳዊት ገብሩ ከንቲባ ገብሩ ደስታ በሚባለው መጽሐፋቸው ተብራርቶ ተጽፏል።

1. John Peer Nugent- Black Eagle First Published 1971
2. በጃንፕላ ስለወረዱት ብርሃንና ሰላም 6ኛ ዓመት ቁ 23 ግንቦት 28 ቀን 1922 ዓ.ም ሐጎፕ ሴራፊያን የአርመን ተውላጅ - የፈረንሳይ ጥገኛ የነበሩ።

በፓራሹት ከወረዱ በኋላ ዶ/ር መላኩ በያን በአደረጉት ዲስኩር መሴ ጁሊያን የዛሬ ስድስት ዓመት ከአሜሪካ ተነስቶ ወደ አፍሪካ በሮ ለመግባት አሰናድቶ ቀዳማዊ ኢትዮጵያ ብሉ ሰይሟት ሊበር ነበር ተብሎ ተጽፏል። በዚያውም አውሮፕላን መንገዱን ከጀመረ በኋላ መኪናው ተበላሽቶ አውሮፕላኑም ሰመጠ። . . . አርሱ ግን በእግዚአብሔር ፍቃድ ረዳቶቹ ደርሰው ነፍሱን አዳኑት።

Courier d'Ethiopie 15me Annee, No. 23 June 6, 1930

3. GYPSY MOTH Crash - Morning Post Oct. 31, 1930. ብርሃንና ሰላም ግንቦት 28 ቀን 1922 ዓ.ም. ስለዚህ አይሮፕላን አደጋ ኮ/ል አሌክሳንድሮ ዴል ባዩ ቀይ አንበሳ በተባለው መጽሐፍ ገጽ 80 ትርጉም ተስፋዩ መኮንን (ዶ/ር)

ቢቸክራፍት ቢ-17 ኤል

1. አሌ ኖርድቦ 28/7/73

ኢትዮጵያ 1

1. Air - Britain Digest / March-April Ole G. Nordbo

ጆን ሲ ሮቢንሶን

1. ከጣልያን ጋር በአይሮፕላን ውጊያ ሜሪላንድ ቤተ መዛግብት - አሜሪካ 884.796/9-347
2. በሁለቱም መንግሥታት ዲፕሎማቲክ እርምጃ አልተወሰደም 884.796/8-248

ቮን ሮዘን ማናቸው?

1. አይሮፕላናቸውን በጥላቻ ከማየት በቀር ምንም አላደረጉ John Spencer Ethiopia at Bay page 173.
2. የሕይወት ታሪካቸው 884.796/3-1946
3. የክብረ ወሰን ቅጂ 884.796/5-1547

ቢ-17 አይሮፕላን

1. በቴክኖሎጂ ጎሳ ቀር የሆነ 884.796/9-2747

የፓራሹት ዝላይ

1. ፕሬዚዴንት ግርማ ወልደጊዮርጊስ (በዚያን ጊዜ መቶ አለቃ) አየርና ሰጪ በተባለው መጽሐፋቸው ስለ ሁለት እጩ መኮንኖች ከአስመራ ተነስተው አገር አቋርጠው ሲበሩ በማስተማሪያ አይሮፕላን ስለ ደረሰው አደጋ እንደሚከተለው ጽፏል። «አስመራ ካለው አየር ኃይል ከፍል ሁለት ወጣቶች አገር አቋርጠው ሲበሩ ከጎሳ የተቀመጠው የራዲዮ ሠራተኛ ያለልክ ግሎ ይሸት ስለነበር የእሳት ቃጠሎ የተነሣ ስለመሰለው በትንሽ ወረቀት «አይሮፕላኑ በእሳት ቃጠሎ ተያይዟል» ሲል ጽፎ ለነጂው ሰጠ፤ አይሮፕላኑ ባለሁለት መቆጣጠሪያ ኖሮ የጎለገለው መቆጣጠሪያ ማስተማሪያ ሲሆን ተማሪ በሌለ ጊዜ ስለሚወልቅ በዚያን ጊዜ ተማሪ ባለመኖሩ ወልቆ ስለነበር የመቆጣጠሪያውን ሥፈራ ረግጦ ወረቀቱን ለማቀበል ሲገጠራራ ነጂው የፊቱ መቆጣጠሪያ ያለልክ ጠንክሮበት እየታገገለ ወረቀቱን ተቀብሎ አነበበ።

ወረቀት ሰጭው ወደ መቀመጫው ሲመለስ የረገጠውን መቆጣጠሪያ ሲለቅ ነጂው አጠንክሮ መቆጣጠሪያውን ወደ ጎሳ ይዞ ስለነበር አይሮፕላኑ ወደ ጎሳና ወደ ላይ አቃና በዚህ ጊዜ ጎሳ የነበረው ወረቀቱን ሲለጥ መታሰሪያውን አላልቶ ስለነበር በነፋስ ኃይል ተወርውሮ ከአይሮፕላኑ ወጣ። የራዲዮ ሠራተኛው ለነጂው በሰጠው ወረቀት ላይ የተገለጸው አደጋ ነጂውን ስላሰጋው አቅጣጫ በመለወጥ አዘቅዝቆ የማረፊያ ሰፍራ ይፈልግ ይመራ። በአየሩ ኃይል ከአይሮፕላኑ ተወርውሮ የወጣው መመለስ አቅቶት ሲታገል በጨቤ ገመዱን በጥላ ፓራሹቱን ዘርግቶ ወደ መሬት ወረደ። ነጂው ደህና ቦታ ለመምረጥ ስላልቻለ በድንጋይ ውስጥ አይሮፕላኑን ሰባብሮ ሲያርፍ አደጋ ሳያገኘው ደገና ወጣ። ባለጃንጥላውም ደህና አረፈ።»

ፓይለቱ መቆጣጠሪያውን አጠንክሮ የያዘው ወደፊት ነበረ። ለዚህም ነው ከጎሳ ያለው ወደ መቀመጫው ሲመለስና የተረገጠውን ሲለቅ፤ ጭልጥ ብሎ ቁልቁል የገባው። ማሞ አየር ላይ የቀረው ለዚህ ነው። ከዚህ በስተቀር በሚገባ አስታውሰዋል።

አስመራ ምደባ

1. ተስፋዬ መኮንን - ይደረስ ለባለ ታሪክ ጥቅምት 1985
2. Johe W.Swancara Project 19 A Mission most Secret 1996 «ግዳጅ 19»

ስዊዝ ካናል

1. በዚህ ጊዜ ኢትዮጵያ ታገኝ የነበረው ወታደራዊ ርዳታ አ. ብ. መ. (አሜሪካ ብሔራዊ መዘክር) 775.5 MSP /7-356
2. አየር ኃይል በሚሰጠው ርዳታ በሦስት ዓመታት ከሚፈለገው ግብ ለመድረስ መቻሉ 775.5622/3-2958
3. አሜሪካ ሌሎች የመካከለኛው ምሥራቅ አገሮች በጀት አየርፕላኖች ስለ ማስታጠቁ 775.5/158
4. የአሜሪካ አየር ኃይል «ስትራይክ ኮማንዶ» ጋር የኢትዮጵያ አየር ኃይል የተቀናጀ ጥብቃ እንዲያደርግ የቀረበ ሀሳብ 775.5622/4-2558

የአሜሪካ ርዳታ

1. ሴኔተር ፍራንሲስ ግሪን ለፕሬዚዳንት የቲ-28 አይሮፕላኖች ርዳታ 775.5HSP/7-2259አይዘንሐወር የጻፉት ሪፖርት 775. usp/11-1256
2. በየጊዜው ኢትዮጵያን ይጎበኙ የነበሩት የአሜሪካ ጦር አዛዦች 775.5-MSP/1-858
3. ሚላን ፒስክ ወደ አሜሪካ መሻገሩ 775.622/4-958
4. የ12 ዓመት የስዊድኖች ድካም በከንቱ እንዳይቀር የአሜሪካ ርዳታ መጠየቁ 775.5622/ 3-958
5. በ1959 (እ.ኤ.አ.) በጀት ዓመት በእቅድ 12 ተዋጊ ጄት አይሮፕላኖች ለመላክ 775.622/6-1158 ሐምሌ 27 ቀን 1952 ዓ. ም. 12 ኤፍ 86 ተዋጊ ጄት አይሮፕላኖች

የቴክኒክ ክፍሉ ተከታታይ ዕድገት

1. ስዊድኖችን በኢትዮጵያውያን ለመተካት ሁለት ዓመት ያስፈልጋል የሚል ግምት 775.MSP/3-1359

ክፍል ሁለት አየር መንገድ

1. የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ደብዳቤ ለአሜሪካ ሊጋሲዮን የተላከ - አየር መንገድ ሊቋቋም የሚቻልበት ዘዴ የሚጠይቅ - ትርጉም። 1240/90 ታኅሣስ 24 ቀን 1938 ዓ.ም
2. ዋሽንግተን ለመነጋገር መስማማት 884.796/8-1046
3. የመጀመሪያው ተደራዳሪ በአይሮፕላን አደጋ ሞቱ- Jhon Spencer /Ethiopia at Bay/ pp167
4. ባለቤትነቱ የኢትዮጵያ ሆነ 884.7961/8-1046
5. ቲደበልዩ.ኤ. ውል ፈረመ 884.796/9-1045 የቦርድ አባሎች 884.796/12-2745
6. የሚስተር ከረን - ካይሮ አቪዬሽን አታሺ መምጣት 884.796/7-946
7. የግል አይሮፕላን 884.796/17-646
8. የአፕሪልን ልምድ ያለው እንዲላክ 884.796/2847
9. የቲደበልዩ.ኤ. አስተዳዳሪ ወደ ኢትዮጵያ መምጣት 884.796/3-747
10. ቁጣ ነው የጠበቃቸው ጄኔራል 884.796/8-248
11. አስተዳደሩን ለመለወጥ ተስማሙ 884.796/10-647

12. በፓውንድ መከፈል የነበረበት በዶላር 884.796/1-3146
13. የተላኩት አስተዳዳሪ ብቃት Howerd Hughes's Airline And Information
14. ማንኛውም ሌላ የአየር ትራንስፖርት ኩባንያ ለማቋቋም አለመቻሉ 884.796/1-1046
15. የሱልጣን አየር መንገድ መፍረስ 975.52/1-3150

ጂ.ቡቲ አየር መንገድ

1. አሜሪካ ክስ ተመስርቶ አስተዳዳሪው ይባረራሉ 975ኤ/52/1-3053
884.796/11-2949

የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር አማካሪ

1. ወደ አሜሪካ ጉዞ አንቀጽ 22 884.796/12-247
2. ለፓን አሜሪካን ለመስጠት 884.796/11-2647

ኢትዮጵያውያን አብራሪዎች ወደ አየር መንገድ

1. 200 ሰዓት በካፒቴንነት ያስፈልጋል ኢትዮጵያውያን አልተቀበሉትም 975.75/5-1755
2. የኮሚቴ መቋቋም 975.75/6-755

የቲ.ደብልዩ.ኤ. ኮንትራት

1. ለኤ.ኤል.ኤም. ሊሰጥ ነው ይባላል 975.52/4-453 ኤ.ኤል.ኤም. እና ኤስ ኤስ አየር መንገዶች የኢትዮጵያ አየር መንገድ አስተዳደሩን ለመውሰድ የሚያደርጉትን ዘመቻ ቲ ደብልዩ ኤ ለመቋቋም አለመቻሉን ለአሜሪካ ውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር ማስታወቁ 975.52/1-2152
2. ቃል መግባታቸው 975.52/12-1151
3. ኤደን ኤይርዌይስ በሽርክና 975.52/4-2853
4. ኤደን ኤይርዌይስ ተወዳዳሪ እንዲሆን 975.52/4-2853
5. የአዲሱ ኮንትራት ልዩነት 975.52/7-1653

ኮንስተሌሽን

1. የተከፈለው ገንዘብ 775.5622/4-157
2. ያስፈለገበት ምክንያት 775.5622/12-1556
3. ወደ ዲሲ-6 እንዲለወጥ 775.5622/8-2956
4. አሳት እንደያዘው ማረፊያ 975.723/7-1257
5. የአግራ ጎማ መፈንዳቱ 7975.723/7-1957
6. ምርጫው የባለስልጣኖች ነበረ 775-5MSP/ 8-2856

ኮንስተሌሽን አይሮፕላን ሚስተር ሐሪስ ጆ ታሩት ጄኔራል የተባሉት መንገደኛ Mr. Harry J. Tarut, Jr. ከአደጋው በደህና ወጥተው አመድ እስኪሆን መቃጠሉን በፎቶግራፍ አንስተዋል።

የሲቪል ፓይለት ስልጠና ተቋም ማስፈለጉ

ኢትዮጵያውያን በዕድገት ኃላፊነት አየር መንገዱ ውስጥ አለመውሰዳቸው የኢትዮጵያ መንግሥት እንዲሁም አየር መንገዱ አልወደዱትም። የተባለው የአሜሪካ ድርጅት ICA በልዩ ልዩ ክፍሎች የትምህርት ፕሮግራም እንዲሰጥ ከቲ.ደብልዩ.ኤ. ጋር ኮንትራት ተፈራረመ። የዚህ ውጤት NATP ሆነ።

TWA's Services to Ethiopia - Theodore Griger pp 71

የዋናው ሥራ አስኪያጅ የዲሲፕሊን ርምጃዎች

1. አቶ ተሾመ ገብረማርያም ተፈሪ መኮንን ት/ቤት ተማሪ በነበሩበት ጊዜ፤ ትምህርት ቤቶች ለእረፍት ሲዘጉ በጊዜያዊ ሠራተኝነት ተቀጥረው ሠርተዋል። ካናዳ ማጊል ዩኒቨርስቲ የህግ ትምህርት ትቸውን አጠናቀው ሲመለሱ አየር መንገድ ተመደቡ። የነበረው አስተዳደር አቀባበላቸውና የሰጧቸው ሥራ የሚሰማማቸው አልነበረም። አቶ ተሾመ በኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ዘንድ ተሰሚነት የነበራቸውና በነበረውም ንቅናቄ ከፍተኛ ሚና ተጫውተዋል።

የቴክኒክ ክፍል ሠራተኞች ያደረጉት አድማ

1. ግንቦት 17 ቀን 1950 ዓ ም ከሌሊቱ ስድስት ሰዓት ተጀመረ 975.72/5-1658
2. ከትባታቸውንና ቪዛ አግኝተው ለመምጣት የተዘጋጁት 975.72/5-1259
3. ሕጋዊ ማኅበር ሊቋቋም የሚችለበት ርዳታ 975.72/6-2358

ስለዚህ አድማ በዝርዝር የጻፉት አቶ በቀለ አስፋው ከመሪዎቹ አንዱ ነበሩ። ኮሙኒስቶች እኛን ይመስላሉ! ሐምሌ 1990

የኢትዮጵያ አየር መንገድ ሠራተኞች ማህበር

የኢትዮጵያ አየር መንገድ የሠራተኞች ማህበር ደረጃ በደረጃ ያደረገውን ዕድገት፣ አፍሪካን ማስተባበር በሚል ርእሰ ፕሮፌሰር ባሕሩ ዘውዴ ስለ ኢትዮጵያ አየር መንገድ በጸፉት መጽሐፍ በሚገባ ተብራርቶ ተጽፏል፡፡

ወደ ጀት ሽግግር

1. ሁለት በይገግ አይሮፕላኖች በ1955 ዓ.ም ለመግዛት ከ12 እስከ 15 ሚሊዮን ዶላር ብድር ከአሜሪካ ያስፈልጋል፡፡ ይህ ብድር በተሳካ ሁኔታ እንዲፈጸም የቲ.ደ.በልዩ.ኤ.ን ኮንትራት ራስ መንገሽ እየሸራረፉት ስለሆነ እንዳለፉት ሁለት ተከታታይ ኮንትራቶች ጠንካራ ሆኖ የሚቅጥልበት ዘዴ ማስፈለጉ 975.72/2-2460 ኤች ቢ ኤስ

2. የኢትዮጵያ ባንክ ምክትል አዛዥ አቶ ወንድወሰን መንገሽ ከሚስተር ሐረል ጋር ስለ ብድር ለመነጋገር ወደ ኒው ዮርክ መሄድ 975.726/7-1560

የአየር መንገድ ፓይሎቶች ማህበር መቋቋም

1. ተስፋዬ መኮንን ይድረስ ለባለ ታሪኩ ፕቅምት 1985 ዓ. ም. ፲፩ 157

የመንገድ ኢትዮጵያ አየር መንገድ

1. የኢትዮጵያ አየር መንገድ ለየመን መንግሥት የሚያስፈልገውን የአየር መስመር አገልግሎት በስማቸው እንዲሠራ መጠየቁ AV 9 ETH - YEMEN 6907
2. ካፕቴን መኩሪያ በሰጠ መፈንቅለ መንግሥት በሚካሄድበት አገር የሰጡት ሰብአዊ አገልግሎት PS 7-6US-YEMEN XR AV 6 ETH 975.7286/2-353
3. በቀድሞው የሲቪል አቪዬሽን ዳይሬክተር አቶ ተፈራ ደገፌ አስታራቂነት የኢትዮጵያ አየር መንገድ በረራውን ለመቀጠል መቻሉ 975.7286ኤች/2-358 ኤች ቢ ኤስ

በረራ መስመሮች

1. የኢትዮጵያ አየር መንገድ የአፍሪካ ዋና ከተማዎችን ለማገናኘት በሚያራምደው ጥረት ዓይነት ጠቅላላ ያለ የሲቪል አቪዬሽን ርዳታ አሜሪካ ለመስጠት ትችል እንደሆነ የሚጠይቀው የጊዜው አምባሳደር ኮሪ ግንቦት 6 ቀን 1959 ዓ ም የጸፉት Aid 1 AFR XR AVI ETH AV 6 ETH

ክፍል - ሦስት ሲቪል አቪዬሽን

1. ስለ ሲቪል አቪዬሽን ሚስተር ሮበርት ዋየር የጸፉት ሪፖርት 975/4-256
2. የሲቪል አቪዬሽን መጽሔት

የአየር ትራፊክ ቁጥጥር

1. የአፍሪካን ቀንድ አስከ ሕንድ ውቅያኖስ ለመቆጣጠር ከሰማሊያ ጋር የነበረው አለመግባባትና ያስከተለው የዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን ውሳኔ፤ SOMALI/FIC AV 13-2 SOMALI - XR POL 31 - AV 13-2 ETH

የተፈጸሙ ጠለፋዎች

1. ፍራንክፈርት አይሮፕላን ማረፊያ ስለደረሰው አደጋ የፖሊሶች ሪፖርት AV 12 ETH XR POL-27 ARAB-ISR
2. ካራቺ አይሮፕላን ጣጢያ የተፈጠረው አደጋ AV 12 ETH XR POL-29 ETH KARACHI 1661

ምርመራው እንዲቀጥል ያልተፈለገው

1. በስዊዝ ቦይ አካባቢ እስራኤልና ግብጽ ተፋጠው በተቀመጡበት ጊዜ አየር ላይ አንድ አይሮፕላን መመታቱን የእስራኤል ሬዲዮ አስታወቀ AV 12-5 ETH 1604 4-11-69

ከኢ. ኤል. ኤፍ. የተሰጠው ማስጠንቀቂያ

1. Paris 1150 7-29-69 AV-6 ETH

ስለ ቶኪዮ ውል

አባል አገሮች የተጠለፈውን አይሮፕላን መንገዶችና ሠራተኞች ወደ ሀገራቸው መመለስ እንደሚገባቸው

1. AV-4 XR AV 12

ዓለም አቀፍ ሲቪል አቪዬሽን የወሰደው አቋም

1. AV-XR AV3 DCAO POL27 ARB-DSR

ዓለም አቀፍ አየር መንገዶች ማኅበር ያስተላለፈው መልእክት

1. AV-12 THE HAGUE-4170 10-24-69

ዓለም አቀፍ የፓይሎቶች ማኅበር ያደረጋቸው ሙከራዎች

1. AV 12 XR AV 4 DCO POL 27 ARAB-DSR

የአነስተኛ አይሮፕላኖች ምዝገባ

THE AIR BRITAIN CIVIL AVIATION HISTORICAL Quarterly
No4 1



አባሪዎች

ብርሃንና ሰላም ሐሙስ ነሐሴ 16 ቀን 1921 ዓ. ም. በአምስተኛው ዓመት ቁጥር 34 ያወጣው

አባሪ 1

በኢትዮጵያ ለመጀመሪያ ጊዜ የአየር ባቡር ስለመምጣቱና አዲስ አበባ ስለመግባቱ

"የአየር ባቡር" ማለት ባየር ላይ የሚበር የብረት መኪና ማለት ነው። በአውሮጳም ቢሆን በቀድሞ ዘመን በነፋስ ኃይል ወደ አየር የሚወጣ ባሉን የሚባል ነበረ እንጂ የአየር ባቡር አልነበረም። ባሉን ምንም ባየር ኃይል ወደ አየር ቢወጣ ለዋና ችግርና ጉዳይ ለሥራም እጅግ አይጠቅምም ነበር። ከ15 ዓመት ወዲህ ግን የአየር ባቡር ብልሃት ስለተገኘ በፍጥነት ለመሥራት ለሚያስፈልገው ለማናቸውም ጉዳይ ሁሉ እጅግ የሚረባና የሚጠቅም ስለሆነ በሠለጠነው አገር ሁሉ ማስፈለጉ የግድ ሆነ።

ይልቁንም ባየር ባቡር ፖስታ ማመላለስ ከተጀመረ ወዲህ የንግድና የሌላውም የመንግሥትና የሕዝብ ጉዳይ በቶሎ እየተፈጸመ ጥቅሙ በጣም የታወቀ ሆነ። አስቀድሞ የአየር ባቡር እንደተጀመረ ጊዜ አንድ የአየር ባቡር ከአንድ እስከ 3 ሰዎች እንጂ ከነዚህ የበለጠ አይችልም ነበር። አሁን ግን ሥራው እየተሰመደ፣ የሠራተኞቹ ዕውቀት እየሰፋ ስለሄደ ከአንድ እስከ 50 ሰዎች የሚይዝ የአየር ባቡር ይሠራ ጀመረ። ከ1914 ዓ.ም አስቀድሞ በኢትዮጵያ የአየር ባቡር ወሬ አይሰማም ነበረ። በ1914 ዓ.ም ግርማዊ ንጉሥ ተፈሪ ጅቡቲ ደርሰው የእንግሊዝ መንግሥት መርከቦች መቆሚያ ወደሆነው ወደ ኤደን ከተማ በተሻገሩ ጊዜ በእንግሊዝ አየር ባቡር ላይ ወጥተው የኤደንን ከተማ ባየር ላይ ዙረው ነበርና ይህ ወሬ አዲስ አበባ በተሰማ ጊዜ እውነት መሆኑ ታወቀና የሰማው ሕዝብ ሁሉ አደነቀ።

ደግሞ በ1916 ዓ.ም አውሮጳን ለመጎብኘት ብዙ መኳንንቶች አስከትለው በሄዱ ጊዜ ገና በማርሴይ ባሕር ጠረፍ ሲደርሱ ብዙ የፈረንሳይ መንግሥት የአየር ባቡሮች በክብር ሰልፍ ተቀብለዋቸው ነበር። ወደ



ፓሪስ ከደረሱ በኋላ ዋናውን የፈረንሳይን መንግሥት የአየር ባቡርች ማቆሚያና ማረፊያ ለማየት ከፓሪስ ከተማ ውጭ ሄደው ነበርና ብዙ የሰማይ ባቡርች ባየር ላይ ተሰልፈው ሰላምታ ሰጥተው ነበር። እንደዚሁ ሁሉ በሮማም በሉንዶንም በብሩክ ሴልም በአቴናም በሌሎችም ግርማዊነታቸው በደረሰባቸው ከተማዎች ሁሉ የአየር ባቡርች ባየር ላይ ሲበሩና የመንግሥቱንና የሕዝቡን ችግር ሲረዱ እያዩ በሃገራቸው በኢትዮጵያም እንደዚሁ የኢትዮጵያ መንግሥት የአየር ባቡርች ካየር ሲበሩ ለማየት ምኞታቸው መሆኑን ለተከተሏቸው መኳንንት ሲነግሩ ነበር። እግዚአብሔርም በቅን ልቡና በእውነተኛ ሕሲና የሚለምኑትን ሁሉ ልመናቸውን ይሰማልና ግርማዊ ንጉሥ ተፈሪ ከ1916 ዓ.ም ጀምሮ ስለ አየር ባቡር ወደ ኢትዮጵያ መግባት የተመኙትን ምኞታቸውን ሁሉ ስለፈጸመላቸው እግዚአብሔርን ማመስገን ይገባቸዋል።

የኢትዮጵያ መንግሥትም ለራሱ የአየር ባቡር እንዲያገኝ ምኞታቸው ምንም ከ1916 ዓ.ም ጀምሮ ቢሆንም አሁን ምኞታቸውን ለመፈጸም ያነሳሳቸው ሁለት ነገር ነው። በኛው በኢትዮጵያ በያውራጃው ሁሉ የምድር ባቡር ወይም አውቶምቢል መንገድ ስለሌለ ፖስታ ማመላለሻ ችግር በመሆኑ የኢትዮጵያ መኳንንቶችና ሕዝቡ በየአውራጃው የሚሆነውን ይቅርና በዋናው ከተማ አዲስ አበባ የሚሆነውን ነገር እንኳ ለመስማት ብዙ ችግር መሆኑን ስለተረዱት ለፖስታ ማመላለሻ እንዲሆን ብለው ነው።

2ኛው አሁን ባለፈው ዓመት አንበጣ መጥቶ በየአውራጃው ብዙ አህል አጥፍቶ ከሄደ በኋላ አሁን ደግሞ በየአውራጃው አየተመለሰ ስለታየ በኢየሩሳሌም አውራጃና በሌላውም አፍሪካ አገር የተነሳውን አንበጣ ባየር በቡር አጠፋት የሚሉ ስለሰሙ ምናልባት ይህ ባለፈው ወራት መጥቶ የነበረው አንበጣ ከመስከረም በኋላ ተመልሶ የመጣ እንደሆነ የእግዚአብሔር ፈቃዱ ቢሆን በዚሁ ባየር ባቡር አንበጣውን ለማስፈጸም የኢትዮጵያን ሕዝብ ከአህል ችግር ለማዳን ብለው ነው።

ይህም ሁሉ ችግር ስለተሰማቸው የመንግሥቱንና የሕዝቡን ችግር ለማቃለል ሲሉ ይህን ሀሳባቸውን አዲስ አበባ ለሚኖሩት ለትልልቅ መንግሥቶች ለፈረንሳይና ለእንግሊዝ ለጣሊያን እንደራሴዎች አስታውቋቸው። እነዚህም የመንግሥት እንደራሴዎች ባንድ ወገን ከኢትዮጵያ መንግሥት ጋራ ያላቸውን ወዳጅነት ለማፅናትና ግርማዊ ንጉሠ ተፈሪን ደስ ለማሰኘት ሲሉ በሁለተኛውም ወገን ኢትዮጵያ ከዓለም ጋር ማዝገብተኛ ስለሆነች የሚገባትን ለማገኘት መብት ያላት መሆኑን

ስለተረዱት የአየር ባቡር ወደ ኢትዮጵያ እንዲገባ ተነጋግረው በመግባቱ ተስማምተው ነገሩ ተጨረሰ።

ከዚህም በኋላ በኢትዮጵያ መንግሥት ስም መጥተው ጂቡቲ የገቡት የአየር ባቡርች ወደ አዲስ አበባ እንዲመጡ ግርማዊ ንጉሥ ጅቡቲ ላለው ለኢትዮጵያ ቆንሲላ ጽ/ቤት ትእዛዝ አሳለፉ። ነገር ግን ባለፈው በሐምሌ ወር ውስጥ በጎታና በየረር መካከል ያለውን የባቡር መንገድ ከነድልድዩ የዝናም በጎርፍ ስለ ወሰደው የምድር ባቡር ከባንያም ከሃ/ወር አስቀድሞ ሥራውን ለመጨረስና ባቡር እንዲሄድ ለማድረግ አለመቻሉን አስታወቀ። ጂቡቲ ገብተው የተቀመጡት የአየር ባቡርች በጥቂት ምክንያት የተበላሹ እንደሆነ ለመንግሥታችን ትልቅ ኪሣራ ይሆናል እያሉ ያስቡ ጀመር። ያየር ባቡርንም ለመንገዳት ከፈረንሳይ አገር የመጣው ሙሴ ማዩ አዲስ አበባ ነበርና ግርማዊ ንጉሥ በዚሁ ነገር ትልቅ አሳብ እንደገባቸው አይቶ እኔ ወደ ጂቡቲ ወርጄ ከሣጥኑ አውጥቼ እዚያው አገጣጥሜ በአየር ላይ እያበረረሁ አመጣለሁና በምድር ባቡር መበላሸት ትልቅ አሳብ አይግባዎ የሚል ቃል ስለነገራቸው እጅግ ደስ አላቸው።

ሙሴ ማዩ ወደ ጂቡቲ ወርዶ የአየር ባቡርን መኪና አገጣጥሞ ከጨረሰ በኋላ በነሐሴ 16 ቀን ሐሙስ ከጧት በ፫ ሰዓት አዲስ አበባ እገባለሁ የሚል ቴሌግራም አሳለፈላቸው። የአየር ባቡርንም ማረፊያ ገና ወደ ጂቡቲ ሳይወርድ መርጦ አሳይቶ ነበርና ግርማዊ ንጉሥ ቴሌግራሙ እንደደረሰላቸው ስፍራው እንዲዘጋጅ አዘዙ። ተነስቶ በ፫ሰዓት አዲስ አበባ መግባቱን ግርማዊ ንጉሥ በቴሌግራም ሰምተው ነበርና በነሐሴ ፩፮ ቀን ከጧቱ አንድ ሰዓት ድሬዳዋ መድርሱን የድሬ ዳዋ ስልክኛ አስታወቀ። ከዚህ በኋላ ግርማዊ ቋንቋ መኳንንቱን ሁሉ አስከትለው ወደ ተሰናዳው ስፍራ ሄዱ። ደግሞ ይህ ቀን ኢትዮጵያ ወደ አንድ ትልቅ ሥልጣን ደረጃ የወጣችበት ትልቅ በመሆኑ የደስታ ቀን ነበርና ሊቀ ጳጳሱ አቡነ ቂርሎስና ሌሎችም የኢትዮጵያ ጳጳሳት የአየርን ባቡር ለማየት ሄደው ነበረ።

ከጧት በ2 ሰዓት ተኩል በሆነ ጊዜ ሞጆን ማለፉ ተሰማ። ነገር ግን ሞጆን ካለፈ በኋላ በቢሾፍቱ ባቡር ማቆሚያ ሲደርስ ወደ መሬት ወርዶ አረፈ ብሎ የቢሾፍቱ ስልክኛ አስታወቀ። ነገር ግን የሰማዩ ባቡር ያረፈበት ስፍራ ከቢሾፍቱ የሁለት ሰዓት ያህል መንገድ ስለሆነ ያረፈበት ምክንያት በቶሎ ለማወቅ አልተቻለም ነበርና ምናልባት ባደጋ ምክንያት ወደቆ ነጂውን ሙሴ ማዩን የሞት አደጋ አግኝቶት እንደሆነ ብለው ግርማዊ ቋንቋ አዘጉ።

ያረፈበትን ምክንያት ለማወቅ አንድ ሲዓት ያህል ጠብቀው ምላሹን በቶሎ ለማግኘት የማይቻል መሆኑን አውቀው ወደ ባቡር ጣቢያ ለመውረድና ከዚያም በባቡር ተሳፍረው ወደ ቢሾፍቱ ለመውረድና የሙሴ ማዬን አኳኋን ለማየት አሳብ አደረጉ። ነገር ግን ማዳም ማዬ በብዙ እንዳትደነግጥ ብለው ለማጽናናት ሲሉ ያረፈበት ምክንያት ቀላል ነው አሉ። ቢሆንም ለስልኩ እንዲያመች ወደ ባቡር ማቆሚያው እንወረድ ብለው መኳንንቱ ጋራ በራሳቸው አቶሞቢል አስቀምጠዋት ወደ ባቡር ማቆሚያው ወረዱ።

በባቡር ማቆሚያው ሆነው በስልክ እየተላላኩ ሲጠብቁ ሙሴ ማዬ የአየር ባቡሩን ያሳረፉበት ምክንያት ከዚህ ቀጥሎ እንዳለው ሆኖ ተገኘ።

ሙሴ ማዬ ሞጆን አልፎ በቢሾፍቱ አኳያ ሲደርስ ጊዜው ደመናና ዝናብ ሆኖ ነበረና ደመናው ከአየር ባቡር በታች ስለሆነበት መሬቱን በትክክል ለማየት ካለመቻሉ የተነሳ ደመናው ካለፈና ዝናሙ ካቆመ በኋላ ለመነሳት አስቦ ወደ መሬት አርፎ ነበር። በዚያውም ባረፈበት መሬት አጠገብ የበጀርንድ ውብሽት ቤት ኖሮ በጀርንድ ውብሽት ያየር ባቡር ወደ መሬት መውረዱን አይተው በፍጥነት ሂደው የወረደበትን ምክንያት ቢጠይቁት በዝናቡና በደመናው ምክንያት ነው እንጂ ሌላ ምንም አደጋ አላገኘም፤ አሁንም ደመናው ገለጥ ሲል እነሣለሁ ብሎ ስለነገራቸው ይህንኑ ቃል በፍጥነት ለግርማዊ ንጉሥ አስታወቁ።

ይህም የሙሴ ማዬ ደህንነት ወሬ በተሰማ ጊዜ ግርማዊ ንጉሥ ደስ አላቸው። ወዲያ ለመኳንንቱና ለማዳም ማዬ አስታውቆ ብለው አዘዙ። ደመናው ሲገልጥ ሙሴ ማዬ መነሳቱ እርግጥነቱ በታወቀ ጊዜ እንደገና ተመልሰው ወደ ማረፊያው ስፍራ ቀድመው ለመቆየት በፍጥነት ሂዱ በሰባት ሰዓት ከ3 ደቂቃ ለማረፊያው ወደ ተዘጋጀለት ስፍራ ደርሶ አረፈ። ሙሴ ማዬ በደስታ ሰላምታ አቀረበ፤ በዚያን ጊዜ በዚያው የነበሩ ሰዎች ሙሴ ማዬን በትክክቸው ተሸክመው ወደ ድንኳን ድረስ ወስዱት። ከዚያም በኋላ ግርማዊ ንጉሥ የኢትዮጵያ የክብር ኩክብ ሲሻን ለሙሴ ማዬ በአንገቱ አሰሩለት። ለመኪናው አገጣጣሚ ለሙሴ ፒካፔርም የኢትዮጵያ ክብር ሲሻን ባለአምበሉን በደረቱ አደርጉለት።

አባሪ 2

ከጀርመን ኩባንያ ጋር የተደረገ
የአይሮፕላን ግዢ ውል

ንጉሥ ተፈሪ የኢትዮጵያ መንግሥት አልጋውራሽና ባለሙሉ ሥልጣን ማህተም

ይድረስ ለሚስተር ዛሽን

ስለ ንግድ አይሮፕላን ከሚስተር ስቴፈን የተላከልዎትን ደብዳቤ በሙሉ ተመልክቼዋለሁ። በአሁኑ ጊዜ ልናዝ የምንፈልገው አይሮፕላን እንደሚከተለው ነው።

አንድ ጃንከር 33 ኤል ከብረት የተሠራ ከ280 እስከ 310 የፈረስ ጉልበት ያለው መሆን አለበት። ከፓይለቱ ሌላ ሁለት ሰው የሚጭን ሆኖ ተሽከርካሪ መትረየስ፤ አንድ ሽጉጥ ከሚያስፈልገው መሣሪያ ጋር፤ ሌላም የእጅ በምብ ማስቀማጫ እንዲኖረው ይደረግ። ሽጉጡ የሚያስፈልገው ባለቀለም የሆነ ምልክት መስጫ ነው። የጃንከሩ ፍጥነት 190 ኪሎ ሜትር በሰዓት ሆኖ ከ1600 እስከ 1800 ኪሎ ሜትር ርቀት የሚበር መሆን አለበት።

የአይሮፕላኑ ዋጋ ሲ.አይ.ኤፍ. ጅቡቲ 8085 ፓውንድ ሆኖ የአከፋፈሉ ሁኔታ እንደ ሚከተለው ይሆናል፡-

1. የመጀመሪያው ክፍያ 15%፤
2. ሁለተኛ ክፍያ የታዘዘው አዲስ አበባ ሲደርስ 15%፤
3. ሦስተኛው ክፍያ ከአንድ ዓመት በኋላ 30%፤
4. ቀሪው 40% በሁለት ዓመት ይከፈላል።

ሜጀር እስቴፈን አይሮፕላኑን ለማምጣትና እዚህ መጥተውም በሚገባ መሥራቱንም ለማየት መፈለጋቸውን ስለገለጹልን የጉዞ ወጪያቸውን እንደምንከፍል እናስታውቃለን። ሜጀር እስቴፈን በሚመጡበት ጊዜ ሁለት ምርጥ ፓይለቶችና ምርጥ መካኒኮች ለሁለት ዓመት በኩንትራት እንዲቀጥሩልን ያስታውሷቸው። ለእነዚህ አራት ሰዎች የሚሆነውን የሁለት ዓመት ጠቀላላ ደሞዛቸውን 4800 ፓውንድ ለመክፈል ዝግጁ ነን። እዚህ እንደደረሱ ለዚህ ሥራ የሚመለመሉትን ወጣቶች ማስተማር እንዳለባቸው አስታውቋቸው። አይሮፕላኑና ሠራተኞቹ በሦስት

ወር ውስጥ አዲስ አበባ መድረስ አለባቸው። ይህ ካልሆነ ሦስት ወር ጠብቆ ኮንትራቱ ይሰረዛል።

ከዚህ በላይ የተዘረዘሩት በቴሌግራም ለሚጀር እስቴፈን እንዲያስታውቁ እንጠይቃለን።

ጥር 10 ቀን 1921 (18th January 1929)

ፊርማ
ፊታውራሪ ኃይሌ ተክለማርቆስ
የግርማዊነታችው ፀሐፊ

ኮላይ በተጠቀሰው ውል መሠረት፤ ሻለቃ ስቴፈን ይህች "ብሬመን" በመባል የታወቀችውን ኮብረት የተሠራች ጁንከር ደብልዩ 33ሲ/2539 አይርፕላን ለመሸጥ ይስማማሉ።

ይህ ደብልዩ ስለ አይርፕላን ገዢና ሠራተኞች (ፓይሎቶችና መካኒኮች) ከጀርመን አገር ተቀጥረው እንዲመጡ የታዘዘበት መልእክት አዲስ አበባ ይገኝ ከነበረው የጀርመን ቆንሲል ወደ እንግሊዝኛ ተተርጉሞ ከፋይል ውስጥ የተገኘ ነው። ጽሑፉ አሁን የሚገኘው ለሜሪካ አገር ሜሪላንድ ከሚገኘው አርካይቭ ሁለት ቤተ መዘክር ነው።

ሚስተር ጆን ስፔንሰር በጻፉት መጽሐፍ (Ethiopia at Bay) እ.ኤ.አ በ1954 በኢትዮጵያና በአሜሪካ መንግሥት መካከል የነበረው ግንኙነት ቀዝቃዛ ነበር። ለዚህ ሁኔታ ዋናው ምክንያት የሆኑት በጊዜው ተሾመው የነበሩት የቆንሶላው ሚኒስትር ፌሊክስ ኮል ጠባያቸውና አሠራራቸው ለኢትዮጵያ መንግሥት ተስማሚ ባለመሆኑ ነበር። አለመግባባቱ የተፈጠረበት አንደኛው ምክንያት ያላግባብ በይገባናል አዲስ አበባ ይገኝ የነበረውን የጀርመን ቆንሲል ኦፊሴላዊ አረካይቭ በሙሉ የጠላት ጉብረት ነው በማለት ወደ አገራቸው ስለወሰዱ ነበር። ለመውረስ ምክንያት የሆናቸው ከሁለተኛው ዓለም ጦርነት በኋላ የሦስቱ ኃያላን መንግሥታት መሪዎች ፕሬዚደንት ሩዝቬልት፣ ጠቅላይ ሚኒስትር ቸርችልና፣ የሶቪዬቱ ማርሻል ስታሊን ፖስትዳም ላይ በአደረጉት ስብሰባ የጀርመን ጉብረት በተገኘበት ቦታ ለመውረስ የተስማሙትን መሠረት በማድረግ ነበር።

ይህን አድራጎታቸውን ለመፈጸም የረዷቸው ጀርመኖች ከኢትዮጵያ ከመውጣታቸው በፊት ጉብረታቸውን እንዲጠብቁላቸው አደራ ሰጥተዋቸው ከነበሩት የሐንስ ስመረጂባሺያን ከሚባሉት ጋር በመመሳጠር ነበር። እኚህ ባለአደራ ያላግባብ የፈጸሙት ሌራ ከሀገር እንዲወጡ በኢትዮጵያ መንግሥት በተወሰነባቸው ጊዜ የአሜሪካን ቆንሲል

ጥገኝነትና ሥራ ይሰጧቸውና የአሜሪካ መንግሥት ሠራተኛ ይሆናሉ። ይህ በሆነ በዓመቱ በመኪና ሲሄዱ ባልታወቀ ሰው በጥይት ተመተው ሞቱ።

ከዚህ ሌላ ሚኒስትር ኮል በአኗኗራቸው ቁንጥ ሆነው ሳለ ከመሰመር ውጪ ሆነው የታዩት በአንድ ኦፊሴሊያዊ እራት ግብዣ ላይ አልባሌ የስፖርት ልብስ ለብሰው መምጣታቸው በጊዜው ትዝብት ላይ እንደጣላቸው ሚስተር ስፔንሰር ጽፈዋል።

አባሪ - 3

የደራሲው መልዕክት

አይመለል - ሶዶ ከሚባለው ጉራጌ ክፍለ ሀገር ሕዳር 12 ቀን 1925 ዓ. ም. ከአናቴ አባት፣ አቶ ደንበባ ቂንሶ ቤት ተወለድኩ። አዲስ አበባ ጉለለና ጣሊያን ሠፈር አድጌ፣ አራዳ ጊዮርጊስ አካባቢ አማርኛን፣ እንደኛ ደረጃ ተፈሪ መኮንን ት/ቤት ጨርሼ ሁለተኛ ደረጃ ስጀምር ወደ ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ 2ኛ ደረጃ ት/ቤት ተዛወርኩ። ከዚህ ነው ወደ አየር ኃይል የገባሁት።

ጥቅምት 2 ቀን 1942 ዓ.ም አየር ኃይል ተቀጥራ ከአምስት ዓመታት አገልግሎት በኋላ በጥር ወር 1946 ዓ.ም ለመጀመሪያ ጊዜ ወደ ስዊድን የመሄድ ዕድል አጋጠመኝ። ለዚህም ጉዞ ምክንያት የሆነው፣ አየር ኃይላችን እንደመለማመጃና የጦር አይሮፕላን እንዲሆነው፣ በ1940 ዓ.ም ከአስመጣቸው ሌላ በተጨማሪ የተገዙትን ቢ-17 አይሮፕላኖች ከስዊድን ወደ ኢትዮጵያ ለማምጣት ከተላከው ቡድን አንዱ ፓይላት እንድሆን በመመረጤ ነበር።

ስዊድን ለሰሜን ዋልታ ቅርብ በመሆኑ በእኩለ ቀን አካባቢ የሚጨልምበት ጊዜ የአየር ሁኔታው ከኃይለኛ ነፋስ ጋር ቀላቅሎ በጣም በሚበርድበትና በረዶ በሚጥልበት የዓመቱ ወራት እንደምንደርስ ታውቆ፣ የአሜሪካ አየር ኃይል አብራሪዎች ለዚህ ዓይነት ግዳጅ ይለብሱት የነበረውን ዓይነት የውስጡ ገበር በወፍራም ጥጥ የተጀበነ፣ የቆዳ ጃኬት ከነሱራው ተሰጥቶን ነው ለዚህ ዓይነት የአየር ሁኔታ አዲስ የሆነው ኢትዮጵያውያን ብርዱን ለመቋቋም የሞከርነው። ተመድበንበት ከነበረው ከአሥመራ ስንሣ የቆዳ ልብሱን በየልካችን በምንሞክርበት ጊዜ፣ ገና ከማጥለቃችን ላብ ስምጥ ያደርገን የነበረው ስዊድን ስንደርስ የብርዱ ሁኔታ፣ ጀሮንና አፍንጫን ጨምሮ የሚሸፍኑ አልባሳት ከማስፈለጉ ሌላ ተጨማሪ ሹራብ ከውስጥ መልበስ አስፈልጉን ነበር።

በወቅቱ የአየር ኃይል አዛዥ የነበሩት ኩሎኔል ሾን ሮዞን ዲሊ-3 አይሮፕላን አያበረሩ በዋዲሐልፋ (አሁን በአባይ ወንዝ የሰመጠ ከተማ) ቤንጋዚ ሊቢያና ማልታ ደሴት ለነዳጅ እያረፍን "ማልሙ" ከሚባለው የስዊድን ወደብ ከተማ ወደ ጥዋት ገደማ ገባን። አይሮፕላኑ አየር ላይ እያለ የመንገደኛው ክፍል ማሞቂያ ብልሽት ኖሮት በጣም በርዶን

ነበረ። ስናርፍ ፀሐይ ስላየን በጣም ደስ ብሎን ወደ ሰሩ ተንደርድረን ስንወርድ ያቺ የምናውቃት የሀገራችን ፀሐይ አልነበረችም። ከነፋስ ጋር የተቀላቀለ ኃይለኛ ቅዝቃዜ ስላጋጣመን ከአይሮፕላኑ ያለመውረድን ብንመርጥም ተቀባዮች ተደርድረው ይጠብቁን ስለነበረ መጋፈጥ ነበረብን። ቡድኑ እንደደረሰ ከነበረው ደስ ከሚያሰኘው ጠቅላላ አቀባበል በጣም ጎልቶ የታየኝ የጋዜጠኞችና የፎቶግራፍ አንሺዎች ብዛት ነበር። በማግስቱም የሄድነውን የአየር ኃይል አባሎች ፎቶግራፍና ስለ አገራችን አየር ኃይል ታሪክ የከተማው ጋዜጦች በአምዶቻቸው ላይ አወጡት።

ከዚህ ጉዞ ለቃቅሜ ያመጣኋቸውን ፎቶግራፎችና የጋዜጣ ቁርጥራጮች በአንድ አጋጣሚ የተመለከቱት ኩሎኔል አስፋ አየን (ሌተና ጀኔራል) «አንድ ቀን በታሪክ መልክ ለመጻፍ ሳያስፈልጉህ አይቀሩምና በጥንቃቄ አስቀምጣቸው።» ያሏቸው የምክር ቃላት ትንሽ ዘር ዘርተው በማለፈቸው ይመስለኛል የአቪዩሽን ጽሑፎችና ፎቶግራፎችን ማሰባሰብ የጀመርኩት። እንደዚህ ያለውን ከባድ ታሪክ የአተራረኩን ስልት ለመወሰን ብዙ ጊዜ እንደሚጠይቅና የብዙ ሰዎች ትብብር እንደሚያስፈልገው ወዲያውኑ ነበር የተገነዘብኩት። በዚህ መሠረት ይህን ጽሑፍ በማዘጋጀት ወቅት እንደ ኖርዌይ ተወላጁ ሚስተር ኖርድቦ የመሰሉትን በሕይወት እያሉ ያልተዋወቅኳቸውና ያላየኳቸው ነገር ግን ለአንዳንድ የአቪዩሽን መጽሐፋት አዘጋጆች ያቀረቧቸውን ጽሑፎች አግኝቼ በማገላበጥና ስለ ኢትዮጵያ አቪዩሽን ጥናት ብዙ የደከሙበት እንደመሆኑ ከታሪኩ ጋር አግባብ ይኖራቸዋል ያልኳቸውን ክፍሎች ለመጥቀስ ሞክራለሁ። አቶ ገብረሥላሴ አስፋው ብዙ የደከሙበትን የአቪዩሽን ታሪክ ጀምሮ ጽሑፍ ለማየት ችለዋል። በአቪዩሽን መስክ በዕድሜም ሆነ በሥራ ልምድ ከእኔ ቀደምትነት ያላቸውን የበላይ መኩንኖች፣ የመምሪያ ኃላፊዎች የነበሩና በአጠቃላይ ታሪኩ የሚመለከታቸው ሰዎችን ምክራቸውን በጽሑፍ አቅርበው ተላትፎም እንዲያደርጉ በቪዲዮም እንዲቀረጹ አድርጌያለሁ። ለአቪዩሽኑ ዓለም እንግዳ ለሆኑት ወገኖች በታሪክ መልክ ግንዛቤ እንዲያገኙ የምሐራንን አስተያየትና ግምገማ አግኝቻለሁ።

በኢትዮጵያ አቪዩሽን ዓለም ለመሳተፍ ዕድል ከተሰጠኝ ከ1942 ዓ. ም. ጀምሮ በየጊዜው የነበሩት የለውጥ ክስተቶች እንደአጋጣሚ ለታሪክ በቀረቡበት አካባቢ መገኘቴ ይህን ታሪክ ለመጻፍ ያነሳሳኝ አንዱ ምክንያት ሲሆን፣ ሌላው የአሜሪካ የውጭ ጉዳይ ሚኒስቴር እስከ 1962 ዓ.ም (እ.ኤ.አ.) የነበሩትን የምስጢር ደብዳቤዎች ለሕዝብ ክፍት ማድረጉ ነው። በነዚህ ምክንያቶች ወደ አሜሪካ ቤተመጻሕፍት ወመዘከር በመመላለስ ጽሑፎችን በማሰባሰብ ሙሉ ጊዜዬን ማሳለፍ

ጀመርኩ። መረጃ የማሳለብትን አቅጣጫ በማግኘቴ የምፈልጋቸውንም ጽሑፎች መፈለጉና ማግኘቴ እየቀለለኝ መጣ።

ከስዊድን ጉዞ ቀደም ሲል አሥመራ የምንገኘው የአየር ኃይል አባላት «ቢ-17 የሚባለውን አይርፕላን አናበርም» ብለን ለንጉሠ ነገሥቱ በጸሐፊ ትእዛዝ ተፈራውርቅ በኩል ያቀረብነው አቤቱታና ያስከተለው ሁኔታ የአየር ኃይሉን ታሪክ ለመጻፍ መንፈሴን የበለጠ ያጠናክረው ተጨማሪ ክስተት ነው።

ለመጀመሪያ ጊዜ ከአየር ኃይል ወደ አየር መንገድ በ1944 ዓ.ም. የተዛወሩትና እንግሊዝ አገር ለበረራ ትምህርት ተልከው የተመለሱ ፓይሎቶች፤ ለሰባት ዓመታት ከረዳትነት ወደ ካፕቴንነት ለማሳደግ ልዩ ልዩ ምክንያቶች ያቀርቡ ለነበሩት የአሜሪካውያን አስተዳዳሪዎች ተጨማሪ የአየር ኃይል ፓይሎቶችን ለመቀበል፤ አየር መንገዱ በሚፈልገው ዓይነትና ደረጃ ፈተና አዘጋጅተው ያለፉትን ብቻ ለመቅጠር ወሰነ። በአየር ኃይል በኩል የነበረው አቋም፡- «ቀደም ሲል የሄዱት ፓይሎቶች በአምስት ዓመታቸውም ወደ ካፕቴንነት ማዕረግ ባለማደጋቸው አልተሰማማቸውም ስለዚህ ተጨማሪ ፓይሎቶች አይላኩም» የሚል ነበረ።

አየር መንገዱ የሚያቀርበው የጽሑፍና የበረራ ፈተና ማስፈለጉ አግባብ መሆኑን አየር ኃይሉ አምኖ ሁለት ፓይሎቶች ተልከን ፈተናውን ተቀበልን። አየር መንገዱ እኔን ተቀብሎ በሁለት ሣምንታት ውስጥ የመስመር በረራ በረዳትነት በሐምሌ ወር 1948 ዓ.ም ጀመርኩ። አራት ወር ሳይሞላ ከአየር ኃይል ሁለት ተጨመሩ። በስድስተኛው ወር የኢትዮጵያውያን ፓይሎቶች ቁጥር 13 ደረሰ። ከዚህ በኋላ ከውጭ አገር ፓይሎት ማስመጣቱ ጋብ ብሎ ኢትዮጵያውያን ከአየር ኃይል በብዛት መምጣት ጀመሩ። አየር መንገድ በተቀጠርኩ በአራት ዓመታት ውስጥ የካፕቴንነት ደረጃ ዕድገት ተሰጥቶኝ ከአንድ ዓመት በኋላ የሲ-47/ ዲሲ-3 አስተማሪ ሆኑኩ። በተጨማሪም የፓይሎቶቹን የበረራ ፕሮግራም የማዘጋጀት ኃላፊነት ተሰጠኝ። በዚህ ሁኔታ ከአሜሪካኖች ጋር በቅርብ ሆኔ መሥራቴ በአየር መንገዱ ውስጥ ያለውን ሁኔታ በቅርብ ለመከታተል ረድቶኛል። በታሪኩ ውስጥ እንደሚገለጸው በአየር መንገዱ ውስጥ የሥልጣን ደረጃ አንድ ቦታ ሲደርስ ለመራመድ ያልተቻለው ለአሜሪካኖቹ በተሰጣቸው ኮንትራት ምክንያት ነበረ። የኮንትራቱ አንቀጾች ምን ምን እንደሚሉ ለማወቅ ትልቅ ጉጉት ያሳደረብኝ በዚህ ጊዜ ነው። ቀጥሎ በአየር መንገዱ ስር ይተዳደሩ የነበሩትን ሔሊኮፕተሮችና አነስተኛ አይርፕላኖች ያበሩ የነበሩ ስድስት የፈረንሳይ ተወላጆችን በማስተማር ሥራዬ ላይ ተጨምሮ እንዲስተዳድር ተደረገ።

በዚህ ምክንያት ሔሊኮፕተር ለማብረር ዕድል አጋጠመኝ። በተጨማሪ በአረፍት ጊዜዬ ድርጅቱ ውስጥ ኢትዮጵያውያን በብዛት በሃላፊነት እንዲሳተፉ ለማድረግ በሚደረገው ጥረት ከአሜሪካኖች ጋር የነበረውን አለመስማማት በመጀመሪያ በሰላማዊ መንገድ ለመፍታት ከዘጠኝ የልዩ ልዩ ክፍል አባላት ጋር የፓይሎቱን ክፍል በመወከል በኮሚቴ መልክ ለባለሥልጣኖች ብዙ አቤቱታዎች ከአቀረቡት ሰዎች አንዱ ነበርኩ። የዚህ ኮሚቴ የዕለቱ ክንውኖች ለአስተዳዳሪዎቹ እንደሚደርሳቸው እንደታወቀ በሌሎችም ምክንያቶች ኮሚቴው ሥራውን አቆመ።

ከዚህ በኋላ ጥቂት ፓይሎቶች ተሰብስበን በሕግ የታወቀ ማኅበር ለማቋቋም ተስማማን። በመጀመሪያ ከሱዳን ፓይሎቶች ማኅበር ጋር በመጻጻፍ የዓለም አቀፍ ፓይሎቶች ማኅበር አባል እንድንሆን ድጋፍ አገኘን። ዋና መሥሪያ ቤቱ ሉንዶን ላይ የሆነው የዓለም አቀፍ የፓይሎቶች ማኅበር ማድሪድ ከተማ ባደረገው ዓመታዊ ስብሰባው ላይ በሙሉ ድምጽ ተቀበልን። ወዲያው እስካሁን ለብዙዎቻችን በህመም ምክንያት ከበረራ ስንታገድ ጥቅም ያስገኘውን የፓይሎቶች ዓለም አቀፋዊ ኅብረት የበረራ ፈቃድ ዋስትና አባል ለመሆን በመቻላችን በጤንነት ምክንያት በድንገት የበረራ ሥራ ማቆም ስጋት በመጠኑ ተቀነሰ።

«በአንድ ድርጅት ከሁለት የሠራተኛ ማኅበር ጋር መደራደር አይፈቀድም» በሚለው ሕግ ምክንያት ድርጅቱ ማኅበሩን «አላውቅም» ብሎ ብዙ ከተከራከረ በኋላ፤ በመጨረሻ የሕዝባዊ ኑሮ ዕድገት ማኅበር ስር የተቋቋመው የሠራተኞች ጉዳይ የዳኞች ጉባኤ አስማሚ ኮሚቴ መርጦ በማስታረቅ የማኅበሩ መታወቅ ጉዳይ እንዲያልቅ ወሰነ።

የፓይሎቶችንና የበረራ አስተናጋጆችን የሥራ ሰዓትና የአረፍት አሰጣጥ ተመሳሳይነት ስለአለው የኅብረት ስምምነቱ አንድ ክፍል ሆኖ ከድርጅቱ ጋር ከተደራደረ በኋላ ከዋናው የሠራተኞች ማኅበር የኅብረት ስምምነት ጋር ሆኖ እንዲፈረም ተደረገ። ይህ ሁኔታ ከድርጅቱ ባለሥልጣኖች ሌላ በስምምነት እንዲሳካ ከአደረጉት ሰዎች፤ በጊዜው የፓይሎቶች ማኅበር ፕሬዚዳንት የነበሩት ካፕቴን አፈወርቅ ወርቁ አባላቶቻቸውን በማስተባበር፤ የአስተናጋጆች ተወካይና የዋናው ማኅበር የጊዜው ፕሬዚዳንት የነበሩት አቶ በሪሁን መለሰ ይገኙበታል። ለዚህም መድረክ የአስማማጪ ኩሚቴ አባል በመሆን አየር መንገዱ ከተመሠረተበት 1939 ዓ.ም ጀምሮ መሥመር ሳይዝ በልምድ ይሠራበት የነበረውን የፓይሎቶች የሥራ ሁኔታና አስተዳደር መቋቋሚያ ስለአስገኘለት ደስ ብሎኛል። የፓይሎቶች ማኅበር የአመሠራረቱ ትዝታ ሲቀሰቀስ የሚታየኝና የመንፈስ እርካታ የሚሰጠኝ፤ ዓለም አቀፋዊነት ያለው አንድ ወጥ የሆነ

የመተዳደሪያ ሥነ ሥርዓት ለመመሥረት በጊዜው ይጥሩ የነበሩት ፓይሎቶችና መሪዎቻቸው እስከ መጨረሻው በማግባቱ ውስጥ ያሳዩት አንድነት ነው።

ቀዳማዊ አፄ ኃይለሥላሴ ገና በአልጋ ወራሽነታቸው ካቋቋሙት የመጀመሪያው የበረራ ት/ቤት የተመረቁት የመጀመሪያው ኢትዮጵያዊ ፓይሎት ቀኛዝማች አስፋው ዓለን፤ ሒርና በሚባለው ቀበሌ በእርሻ ሥራ በሚተዳደሩበት ጊዜ ከጓደኛዬ ከሚቼ ከካፕቱን ሙላቱ ደስታ ጋር እዚያው ድረስ ሄደን ስለ ጥንቱ በረራ የሚያስታውሱትን ጠይቀናቸው ነበረ። እሳቸውም እንዲህ ሲሉ ነግረውናል፡- «በዙ የቀለም ትምህርት ሳይሰጥ አይሮፕላን በማብረር ላይ ያተኮረ ሥልጠና ሆኖ አቀጣጫ የሚያሳየውን ቡሶል ኮምፓስ እየተመለከቱ ማብረር እንጂ አካባቢውን የሚያመለክት ካርታ ብዙም አልነበረም። ከእንደ ከተማ (አካባቢ) ወደ ሌላው ከተማ (አካባቢ) እንዲያበሩ በሚታዘዙበት ጊዜ የከተማውን አካባቢና ከፍተኛ ተራራዎችን እንዲያመለክቷቸው ልዩ ልዩ የአካባቢውን አገር የሚያውቁ ሰዎች ይዘው ያበሩ እንደነበረ» ገልጸዋል። ለፓይሎቱ የሚረዱት የበረራ ሁኔታ አመልካች መሣሪያዎች ገና ባልታወቁበትና ባልተሠሩበት በዚያ ዘመን፤ ደመና ሳይገቡ መብረር ምን ያህል አስቸጋሪ እንደነበረ በአንድ ወቅት የደረሰባቸውን አጋጣሚ ሲገልጹ፡- «ከአዲስ አበባ ወደ መቀሌ አይሮፕላን ማረፊያ ለመጀመሪያ ጊዜ በተደረገው በረራ ያለምንም ችግር ከጣቢያው ደርሰን በደህና አሳርፈን ተልዕኮውን ፈጸምን። ወደ አዲስ አበባ ስንመለስ ግን ዝናብ የያዘ ከባድ ደመና አጋጥሞን ሞተሩም ችግር ፈጥሮ ከተራራዎች መሐል ማረፍ ተገደድኩ» ብለው አስረድተውናል።

በቀኛዝማችነት ማዕረግ ሐረር ውስጥ የዲሬክተርነት ሥራ ተሰጥቷቸው ብዙም ስላልተደሰቱ ወደ እርሻ በገቡበት ጊዜ ነበረ ሒርና ያገኘናቸው። ከየካቲት 66 ለውጥ በፊት ሁሉንም ትተው ሐረር ከተማ መሆናቸውንና በኑሮም እንዳልተመቻቸው አየር መንገድ ፓይሎቶች ማግባቱ ደርሰበት፤ አንድ ዓይነት ርዳታ ለማድረግ አጀንዳው ውስጥ አስገብቶ፤ በለውጡ ጊዜ ተረስቶ የቀረ ይመስለኛል።

በ1983 ዓ.ም በጡረታ ተገልዩ ለአምስት ዓመታት ዴንማርክ በኖርኩበት ዘመን ስለኢትዮጵያ በስካንዲኒቪያው ክፍለ ዓለም የሚኖሩ ምሁራን የጻፉዋቸውን አንዳንድ መጻሕፍት ለማግባቱ ችለዋል። ከዚያም ወደ አሜሪካ በመሻገር ሜሪላንድ ከሚገኘው ቤተ መዛግብት (አርካይቭ) ስለኢትዮጵያ አየር ኃይልና አየር መንገድ ጉዳይ የተጻፉት ብዙ ዶክሜንቶችና መጻሕፍት ስለአገኘሁ፤ ከራሴ የሙያ ልምድ በመነሳት ታሪኩን ለመመርመርና አንዳንዶቹን በገቢር ካዩኋቸው ሁኔታዎች ጋር

ለማገናዘብ ችለዋል። የመጀመሪያዎን በጣም እነስተኛ የሆነች የታሪክ ጽሑፍ ያቀረብኩት ለቀድሞ ነባር አየር ኃይል መኩንኖች ኢየሱስ ማግባቱ ነበረ። በዚህ ወቅት ከአባላቶቹ በተሰጠኝ የማበረታቻ ቃላትና ትብብር ጥሩ መነሻ ሆኖኝ በጽሑፉ ቀጠልኩ።

አቪዬሽን ማለት አይሮፕላን ከመፈብረክና ከማብረር ጋር የተያያዙ ሥራዎችና ደገንነቱን ለማስጠበቅ በበረራ ሳይንስ፤ በትራፊክ ጥበቃና የአየር ምርመራ የሚሳተፉትን ሁሉ የሚጨምር ነው።

ከጽንሰ ሀሳብ ደረጃ ጀምሮ የመጀመሪያዎቹን አይሮፕላኖች ስንገዛ በባለቤትነታችን የተጎናጸፍነው ዕድል ብቻ ሳይሆን የማብረሩና የመጠገኑ ቴክኖሎጂ የተሰጠን ከመጀመሪያው ቅጽበት መሆኑ ማንኛውንም ኢትዮጵያዊ የሚያኮራ ነው። በአቪዬሽን መስክ ባላለፍኳቸው አርባ ዓመታትና የህንጻው መጽሐፍ ለማዘጋጀት የወሰደው ረጅም ጊዜ የደስታ ዘመን መሆናቸውን ልገልጽላችሁ አወዳለሁ። ለአለፉት ስድስት ዓመታት ከአዲስ አበባ ዩኒቨርሲቲ የኢትዮጵያ ጥናት ክፍል፤ ቤተመጻሕፍት ወመዘክር፤ ዋሽንግተንና ሜሪላንድ የሚገኙት አርካይቮች የቀድሞ የአየር ኃይልና የአየር መንገድ አባሎች አንዳንዶቹ በጽሑፎች የተሳተፉትን ሁሉ ምስጋናዬን አቀርባለሁ። ከነዚህ ሌላ ጥረቱ እንዲላካ የቀድሞ የሥራ ባልደረቦቼና ወዳጆቼ የለገሱኝ ምክር ይህ ነው ብዬ የማልገልፀው ትልቅ አስተዋፅኦ አድርገልኛል።

ዋቢ መጻሕፍትና መጽሔቶች

ማተሚያ ሥላሴ ወልደ መስቀል። ገዢ ሃገር። አዲስ አበባ፣ 1962
 ቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ። ሕይወቴና የኢትዮጵያ ሕርግ። አዲስ አበባ 1965
 ከበደ ተሰማ። የታሪክ ማስታወሻ። አዲስ አበባ 1962
ፍሬ ከፍፍር የቀዳማዊ ኃይለ ሥላሴ 777 ርቶች
 ብላቴን ጌታ ገፋይ ወልደሥላሴ ደርሰቶች አዲስ አበባ 1963
 ባሕሩ ዘውዴ የኢትዮጵያ ታሪክ። 1989
 አስከሳንድር ባዬ። ትርጉም ተስፋዬ መኩንን። ተይ አንበሳ። 1992
 ተስፋ ገብረየስ። አይመለል። 1987
 ተሰማ አቡቴ። ይደንቃቸው ተሰማ። ሰጥኛ ወርቅ። 1985
 ቪክቶር አልትርቢሊክ። ክለር ሆይ። ትርጉም ሽፈራው ተፈሪ። የአብራሃም
ክገደ። 1984
 ዶን ስፔንሰር ትርጉም መንግሥቱ ኃይለማርያም፤ (ሊኩ) መዝገበ
ምትኩ። ፕሮቨ የገባች ሀገር 1986
 ዓለማየሁ ወርቃሰ። አስት የባህልና የታሪክ መሠረት። 1985
ፕንታዊና ዘመናዊ የጦር ወታደር አሰባሰብና ትጥት ሚዛን 27/64
የአየር ትራንስፖርት ባለሥልጣን መጽሔት 1970
ተነሳ ተራመድ መስከረም 1982

African Air Transport Volume 7 No. 3, Third Quarter 1987
 Rey, C.F Unconquered Abyssinia London 1932
From Mules to Jets April 1981
CAA JOURNAL (Ethiopia) January 1972
The Air Britain CA Historical Archive No. 4 1986
Sky Lions Airline Pilots' Association Ethiopia quarterly
 Bergsama S. Rainbow Empire Grand Rapids (1932)
 Alfred Abel, The Arrival of first Airplane in Ethiopia. Journal of Ethiopian
 Studies Vol.X.No.2, July 1972
 Bahru Zewde Bringing Africa together
 David Lamb The Africans 1982
 Johe W. Swancara Project 19 A Mission most Secret 1996
 Jan Waernberg Sverska vinger over Ethiopian 1991.P. Nungent Black
Eagle 1971
 Capt. Lem E. Tew Fly, Sheba Ethiopia As I Remember it Feb. 1977
 JOHN WEGG FINNAIR The Art of Flying since 1923 April 1983
 Theodore Geiger TWA'S SERVICES TO ETHIOPIA April 1959
 Dervla Murphy IN ETHIOPIA WITH MULE 1968

ካፒቴን መኮንን በሪ «አቪዬሽን በኢትዮጵያ፤ ዕውቀት ጥረትና ዕድገት» መጽሐፋቸው
 የኢትዮጵያን አየር ኃይል፤ አየር መንገድና ሲቪል አቪዬሽን ታሪክ ጠለቅ ባለ ታሪካዊ ጥናትና
 ምርምር፤ እንደሆነ ከራሳቸው የበረራና የአስተዳደር ልምድ ተመሰርተው በሚገባ አሟልተው
 አቀርበውልናል። መጽሐፋቸው አስከፊ ትኩረት ተሰጥቶትና ተጠናቅሮ ያልቀረበውን የኢትዮጵያን
 አንድ ያልተጠና ዘመናዊ ታሪክ ገጽታ በሚያረካ መልክ አሟልቶ ያቀርባል። የካፒቴን መኮንን
 መጽሐፍ ገጽፍ ባህብበኩበት ጊዜ፤ የአቪዬሽን ታሪክ በጠላው በአየር የሚገኝ ልፍ ታሪክ ሳይሆን
 የኢትዮጵያን ማንበራዊ፤ ፖለቲካዊ፤ ባህላዊ፤ ኢኮኖሚያዊ፤ መንግሥታዊ አስተዳደርና የውጭ
 ዲፕሎማሲያዊ ታሪክ ገጽታዎችን ሁሉ ያስተሳሰረና ያቀናበረ ዘመናዊ የታሪክ መጽሐፍ እንደሆነ
 ተገንዝቤአለሁ። በዚህ የታሪክ ጽሁፍ እንደምንመለከተው፤ አቪዬሽን ለሀገሪቱ ዐቢይ የመገናኛ ዘዴ
 የመሆኑን ያህል፤ የካፒቴን መኮንንም መጽሐፍ የኢትዮጵያን ባለ ብዙ ገጽታ ታሪክ እገናኝ ገዢ
 ሆኖ እንደቀረበ እንገነዘባለን። ካፒቴን መኮንን በሪ ለአርባ ዓመታት አገራቸውን በፓይሎትነትና
 በአቪዬሽን አፕራሽን አስተዳዳሪነት ካበረከቱት ተቀዳሚ ፕሮፌሰር አገልግሎት በተጨማሪ፤ ይህን
 ታሪካዊ መጽሐፋቸውን በማቅረባቸው በኢትዮጵያ ታሪክ ምርምር ዘርፍ እጅግ የሚመሰገንበትና
 የሚታወሰበት ተደራቢ ባለውሳታችን ናቸው።

ዶ/ር ጴጥሮስ ቶጸ

ረዳት ፕሮፌሰር

ኩትዝታውን ዩኒቨርሲቲ አፍ ፔንሲልቬንያ