



ಸಬರಮತಿ ನದಿಯಲ್ಲಿ ಟೇಕಾಫ್



ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಿ ನರೇಂದ್ರ ಮೋದಿ ಪ್ರಯಾಣ

ಹಾಲಿವುಡ್ ಸಿನಿಮಾಗಳ ಜೇಮ್ಸ್ ಬಾಂಡ್ ಸಾಹಸ ದೃಶ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಿದ ಅದ್ಭುತ ವಿಮಾನವೊಂದು ಭಾರತಕ್ಕೂ ಕಾಲಿಟ್ಟಿದೆ. ಜಲಾಶಯಗಳೇ ಅಧಿಕವಾಗಿರುವ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ವಿಲಾಸಿ ಐಲೆಂಡ್ ರೆಸಾರ್ಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜನಪ್ರಿಯವಾಗಿರುವ ಈ ಸಾಗರ ವಿಮಾನ ಭಾರತದಲ್ಲೂ ವಿಮಾನಯಾನ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಸಾದೃಶ ಹಾಗೂ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿಟ್ಟಿದೆ.

ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ಹೆಸರೇ ಸೂಚಿಸುವಂತೆ, ಸಮುದ್ರ, ವಿಶಾಲವಾದ ನದಿ, ಜಲಾಶಯ ಮುಂತಾದವುಗಳ ನೀರಿನ ಮೇಲ್ಮೈಯಿಂದಲೇ 'ಟೇಕಾಫ್' ಆಗಬಲ್ಲ ನೀರಿನ ಮೇಲೆಯೇ ಇಳಿಯಬಲ್ಲ ಪುಟ್ಟ ವಿಮಾನ. ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಿಧಗಳಿವೆ. ಒಂದನೆಯದು, ಫ್ಲೋಟ್ ಪ್ಲೇನ್. ಎರಡನೆಯದು ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಬೋಟ್.

ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಫ್ಲೈಯಿಂಗ್ ಬೋಟ್ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ದೊಡ್ಡದಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಹೆಚ್ಚು ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಿಸಬಲ್ಲದು. ಆದರೆ ಫ್ಲೋಟ್ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳು ಚಿಕ್ಕದಾಗಿದ್ದು, ಸಾಗಣೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ವೇಗವೂ ಅಷ್ಟಕ್ಕಷ್ಟೆ.

ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ನಲ್ಲೇ ಇನ್ನೊಂದು ವರ್ಗದ ವಿಮಾನವೂ ಇದೆ. ಅದು ಆಂಫಿಬಿಯಸ್ ಏರ್ಕ್ರಾಫ್ಟ್. ಅಂದರೆ ಉಭಯಚರ ವಿಮಾನ. ನೀರಿನ ಮೇಲಿಂದ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ, ನೆಲದ ಮೇಲಿನಿಂದಲೂ ಟೇಕಾಫ್ ಆಗಬಲ್ಲ, ನೆಲದ ಮೇಲೆಯೂ ಇಳಿಯಬಲ್ಲ ವಿಮಾನವಿದು.

ಭಾರತಕ್ಕೂ ಬಂತು

ಎರಡನೆಯ ಮಹಾಯುದ್ಧದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಸೀಪ್ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆನಂತರ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಆದಂತೆಲ್ಲ ಅವುಗಳ ಬಳಕೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂತು.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಗಿದ್ದು 2010ರಲ್ಲಿ. ಅದು ಜುಹು ಏರ್‌ರೋಡ್ಡೋಮ್‌ನಲ್ಲಿ. ಆ ವಿಮಾನಕ್ಕೆ ಆಗ 'ಜೈ ಹನ್ಸ್' ಎಂದು ಹೆಸರಿಡಲಾಗಿತ್ತು. ಅಂಡಮಾನ್-ನಿಕೋಬಾರ್ ದ್ವೀಪದಲ್ಲಿ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಅದು ಬಹಳಷ್ಟು ಸಹಕಾರಿಯಾಗಿತ್ತು.

2013ರಲ್ಲಿ ಕೇರಳ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೊಲ್ಲನಲ್ಲಿ ವಾಣಿಜ್ಯಿಕ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ಸೇವೆ ಆರಂಭಿಸಿತ್ತು. ಆದರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಮೀನುಗಾರ ಸಮುದಾಯದ ಪ್ರತಿಭಟನೆಯಿಂದಾಗಿ ಈ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಬೇಕಾಯಿತು. ಆನಂತರದ ಸರದಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ್ದು. 2014ರಲ್ಲಿ ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟದ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳನ್ನು ಬೇಗನೆ ತಲುಪಲು ಮುಂಬೈಯಿಂದ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ಸೇವೆ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು. ಮುಂಬೈ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆ ಸ್ಟ್ರೈಪ್‌ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ನ ಪ್ರಯೋಗಾರ್ಥ ಹಾರಾಟ ನಡೆಸಿದೆ. ತೀರ ಇತ್ತೀಚೆಗೆಷ್ಟೇ ದೇಶದ ಪ್ರಧಾನಿ ನರೇಂದ್ರ ಮೋದಿಯವರೂ ಇಂತಹ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಸೂರತ್‌ಗೆ ಪಯಣಿಸಿದ್ದು ಕೂಡ ದೊಡ್ಡ ಸುದ್ದಿಯಾಯಿತು.

ಭವಿಷ್ಯದ ಆಶಾಕಿರಣ

ಉಭಯಚರ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಭಾರತದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಕ್ರಾಂತಿಯನ್ನು ಉಂಟು ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಿದ್ಧವಾಗುತ್ತಿವೆ. ಇವುಗಳಿಗೆ ಬೃಹತ್ ಏರ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ರನ್‌ವೇಗಳ ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ. ಯಮುನಾ, ಗಂಗಾ ಮತ್ತು ಇತರ ನದಿ, ಜಲಾಶಯಗಳಲ್ಲಿ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ಆರಂಭಿಸಲು ಸಿದ್ಧತೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ನಾಗ್ಪುರದಲ್ಲಿ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವ ಯೋಜನೆಯೂ ರೂಪುಗೊಂಡಿದೆ.

ಸ್ಟ್ರೈಪ್‌ಸೀ ಸಂಸ್ಥೆ 400 ದಶಲಕ್ಷ ಡಾಲರ್ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ 100 ಉಭಯಚರ ವಿಮಾನಗಳ ಖರೀದಿಗೆ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿದೆ. ಜಪಾನ್ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದರ ಜೊತೆ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನೂ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದೆ. ಉತ್ತರ ಪ್ರದೇಶ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಅಂಡಮಾನ್, ಲಕ್ಷದ್ವೀಪ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಭಯಚರ ವಿಮಾನ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲು ಸಿದ್ಧತೆ ನಡೆಸುತ್ತಿದೆ.

ಎದುರಾಗುವ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು

ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ದೇಶಗಳ ದುರ್ಗಮ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಳಸಲಾಗುತ್ತಿರುವ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್ ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೂ ಕಾಲಿಟ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಪೂರಕ ಎನ್ನುವುದು ಪ್ರಶ್ನೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 3-4 ಲಕ್ಷ ಸರೋವರಗಳಿವೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ಆಣೆಕಟ್ಟುಗಳಿವೆ. ಸುಮಾರು 2000 ನದೀತೀರದ ಬಂದರುಗಳಿವೆ. 200 ಸಣ್ಣ ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು 12 ಬೃಹತ್ ಬಂದರುಗಳಿವೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಖರ್ಚು ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂದಾಜು. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈಗ ಇರುವ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಎರಡಂಕಿ ದಾಟಿಲ್ಲ. ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಆಗಿ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ರೂಪಿಸಬೇಕಿದೆ. ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯಗಳಂತೂ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಏರ್‌ಕಾರಿಡಾರ್‌ನ ಮ್ಯಾಪಿಂಗ್ ಆಗಬೇಕು. ರಾಡಾರ್‌ಗಳ ಬಳಕೆ, ಅನುಮತಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ರಚನೆ ಆಗಬೇಕು. ಗೋವಾ, ಅಂಡಮಾನ್-ನಿಕೋಬಾರ್ ಬಿಟ್ಟರೆ ಬೇರೆಡೆ ಲೈಟ್‌ಹೌಸ್ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳನ್ನು ಅಧಿಕ ವೆಚ್ಚದ್ದು ಎಂಬ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಉಭಯಚರ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳ ಹಾರಾಟ ನಡೆಸುವ ಪೈಲಟ್‌ಗಳ ಕೊರತೆಯಿದೆ. ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳ ದೇಶೀಯ ಉತ್ಪಾದನೆ, ನಿರ್ವಹಣೆ, ರಿಪೇರಿ, ತೆಲುವ ಚಿಟ್ಟಿಯಂತಹ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲು ದಶಕಗಳೇ ಹಿಡಿಯಬಹುದು.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಸೀ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳ ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಹಾರಾಟ ಸಾಧ್ಯವಾಗಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಲುವು ತಳೆದಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಂಗಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಸಿಂಗಲ್ ಎಂಜಿನ್ ಪ್ಲೇನ್‌ಗಳು ಏರ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಪೋರ್ಟ್‌ಗಳಾಗಿ ಮಾತ್ರ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿವೆ.