ಜನರಿಗೆ ಅನೇಕ ಆಮಿಷಗಳನ್ನು ಒಡ್ಡಿದವು. ಅದನ್ನು ಶಿವರಾಮ ಕಾರಂತರು ತಮ್ಮ 'ಪಾತಾಳಕ್ಕೆ ಪಯಣ' ಪ್ರವಾಸ ಕಥನದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಮೊದ ಮೊದಲು ಜಂಬೋ ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸುವಂತೆ ವಿಮಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಜನರನ್ನು ಪುಸಲಾಯಿಸಿದರೂ, ನಂತರ ಆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿನ ಅನುಕೂಲಗಳು ಅರಿವಾದಂತೆ ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಜನರು ಪಯಣಿಸುವುದು ತಾನಾಗಿಯೇ ಹೆಚ್ಚಿತು.

400ರಿಂದ 500 ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕೊಂಡೊಯ್ಯಬಲ್ಲ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದ 'ಜಂಬೋ ಜೆಟ್'ನಲ್ಲಿ 12ರಿಂದ 13 ಪುಟ್ಟ ಶೌಚಗೃಹಗಳಿದ್ದವು. ಪಯಣವೊಂದರಲ್ಲಿ ಆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿನ ಆಸನಗಳೆಲ್ಲವೂ ಭರ್ತಿಯಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಆಗ ಟಿಕೆಟ್ ದರ ಹಿಂದಿನ 707 ವಿಮಾನಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದಲ್ಲಿ ಅರ್ಧದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದಾಗಿತ್ತು. 24 ದಶಲಕ್ಷ ಡಾಲರ್ ಬೆಲೆಯ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ಜಂಬೋ ಜೆಟ್ ಅನ್ನು ತಮ್ಮ ವಿಮಾನಗಳ ಗುಂಪಿಗೆ ಸೇರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದೇ ಮುಂದೆ ಒಂದು ಪ್ರತಿಷ್ಠೆಯಾಗಿ ಆ ವಿಮಾನವನ್ನು ಕೊಳ್ಳಲು ಜಾಗತಿಕ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬೋಯಿಂಗ್ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮುಂದೆ ಕ್ಯೂ ನಿಂತವು.

'747' ಎಂಬ ತಾಂತ್ರಿಕ ಅದ್ಭುತ

ನನ್ನ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಅನುಭವವನ್ನೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ವಿಮಾನಯಾನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿನ ಆಗುಹೋಗುಗಳನ್ನು ಸುಮಾರು ನಾಲ್ಕೂವರೆ ದಶಕಗಳಿಂದ ಸತತವಾಗಿ ಗಮನಿಸುತ್ತಿರುವ ನನಗೆ 1990ರಲ್ಲಿ ಜರ್ಮನಿಗೆ ತೆರಳುವಾಗ, ನನ್ನ ಬಹುದಿನದ ಕನಸಾದ ಜಂಬೋ ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವ ಮೊದಲ ಅವಕಾಶ ದೊರಕಿತು. ಆ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾದ 'ಎಂಪರರ್ ಮಹೇಂದ್ರವರ್ಮನ್' ಎಂಬ (ಪಲ್ಲವ ದೊರೆ ಹೆಸರಿನ ವಿಮಾನ) 747 ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಗಂಟೆಗೆ 800 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ವೇಗದಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸುವಾಗ, ಅದರ ಚಾಲಕ ಕೋಣೆಯಲ್ಲಿ (ಕಾಕ್ ಪಿಟ್) ನಾನು ಕಂಡ ದೃಶ್ಯವನ್ನು ಹಾಗೂ ದೊರೆತ ಅನುಭವವನ್ನು ಮರೆಯಲಾರೆ. ವಿಮಾನದ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್, ಸಹ ಪೈಲಟ್ ಹಾಗೂ ಫ್ಲೈಟ್ ಎಂಜಿನಿಯರ್ – ಈ ಮೂವರೂ ಏಕಾಗ್ರತೆಯಿಂದ ತಮ್ಮ ಕೆಲಸವನ್ನು ಒಟ್ಟಾಗಿ ಗಡಿಬಿಡಿಯಿಂದ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ಕಂಡು ನಾನು ಬೆರಗಾಗಿದ್ದೆ.

ಏಳು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ನಾನು 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747'ರ ಆಧುನಿಕ ಆವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ (747–400) ಭಾರತದಿಂದ ಜಪಾನ್‌ಗೆ ಪಯಣಿಸುವಾಗ, ಪುಟ್ಟ ಟೀವಿ ಪರದೆಗಳಿಂದ ಕಂಗೊಳಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಆ ವಿಮಾನದ ಕಾಕ್‌ಪಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ಹಾಗೂ ಸಹ ಪೈಲಟ್, ಈ ಇಬ್ಬರೇ ಇದ್ದರು.

ವಿಮಾನದ ವಿದ್ಯುತ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಹವಾನಿಯಂತ್ರಣ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಅದರ 18 ಚಕ್ರಗಳನ್ನು ಮಡಚುವ ಇಲ್ಲವೇ ಕೆಳಗೆ ಇಳಿಬಿಡುವ ಹೈಡ್ರಾಲಿಕ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿಮಾನ ಮೇಲೇರುವುದನ್ನು, ಕೆಳಗಿಳಿಯುವುದನ್ನು ಸಾಧ್ಯಮಾಡುವ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಚಲಿಸುವ ನ್ಯುಮ್ಯಾಟಿಕ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಸಾವಿರಾರು ಲೀಟರ್ ಇಂಧನದ ನಿರ್ವಹಣಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಿಮಾನವನ್ನು ನಿಗದಿಯಾದ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸುರಕ್ಷಿತವಾಗಿ ಅದರ ಗುರಿಯತ್ತ ನಿಖರವಾಗಿ ಒಯ್ಯುವ ಯಾನ ನಿರ್ವಹಣಾ (ನ್ಯಾವಿಗೇಷನ್) ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಬೃಹತ್ 'ಟರ್ಬೋಫ್ಯಾನ್' ಜೆಟ್ ಎಂಜಿನುಗಳು – ಇವುಗಳನ್ನು ಆ ವಿಮಾನದ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್‌ಗಳೇ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ಹೀಗಾಗಿ 747ರ ಮೊದಲಿನ ಆವೃತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಅವುಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸುತ್ತಿದ್ದ ಫ್ಲೈಟ್ ಎಂಜಿನಿಯರ್‌ನ ಅಗತ್ಯವೇ 747–400 ವಿಮಾನಕ್ಕಿರಲಿಲ್ಲ!

ನಂತರದ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಜಗತ್ತಿನ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ನಾನು '747 ಜಂಬೋ ಜೆಟ್'ನಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸಿದಾಗ ದೊರಕಿರುವ ಆನಂದ ಅಷ್ಟಿಷ್ಟಲ್ಲ. ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನನುಕೂಲವೇನಾದರೂ ಆಗಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಆಯ್ಕೆಮಾಡಿದ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಯೇ ಹೊರತು 747ರ ವಿನ್ಯಾಸವಲ್ಲ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ (ಅಕ್ಟೋಬರ್–ನವೆಂಬರ್ 2022) ನನ್ನ ಅಮೆರಿಕದ ಪ್ರವಾಸದ ನಡುವೆ ಮೂರು ಬಾರಿ, ನಾನು ಇಂದು ಅತ್ಯಂತ ವಿರಳವಾಗುತ್ತಿರುವ ಆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸಿದೆ.

ಬೋಯಿಂಗ್ 747ರ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಿಮಾನದ ಆವೃತ್ತಿಯಂತೆಯೇ ಅದರ ಸರಕು ವಿಮಾನ ಆವೃತ್ತಿಯೂ (ಕಾರ್ಗೋ ವರ್ಷನ್) ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಂಡಿತು. ಅದರ ಚಾಲಕಕೋಣೆ ವಿಮಾನದ ಮೂತಿಯಲ್ಲಿರದೇ ಸ್ವಲ್ಪ ಮೇಲಿರುವ 'ಡುಬ್ಬ'ದಲ್ಲಿರಲಾಗಿ, ವಿಮಾನದ ಮೂತಿಯಲ್ಲಿನ ದೊಡ್ಡ ಬಾಗಿಲನ್ನು ಮೇಲೆತ್ತಿ ದೊಡ್ಡ ಸರಕು ಪೆಟ್ಟಿಗೆಗಳನ್ನು ಒಳಗೆ ಇರಿಸಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಜಂಬೋ ಜೆಟ್‌ನ ಯಶಸ್ಸಿಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿದ್ದು ಇದೇ ಅಂಶವೇ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ಬಿಡಿಭಾಗಗಳಿಂದ ಹಿಡಿದು ತಾಜಾ ಗುಲಾಬಿ ಹೂವು ಹಾಗೂ 'ಚೀಸ್'(ಗಿಣ್ಣು)ವರೆಗಿನ ಬಗೆಬಗೆಯ ಪದಾರ್ಥಗಳು ಜಗತ್ತಿನ ವಿವಿಧೆಡೆಗೆ ವೇಗವಾಗಿ ಸಾಗಿ ಲಭ್ಯವಾಗಲಾರಂಭಿಸಿದವು.

ಏರ್‌ಫೋರ್ಸ್ ಒನ್

ಜಂಬೋ ಜೆಟ್ ಕೇವಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಲ್ಲವೇ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಒಯ್ಯುವ ವಿಮಾನ ಮಾತ್ರವಾಗದೇ, ಕೆಲವು ವಿಶೇಷ ಬಗೆಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೂ ನಿರ್ವಹಿಸಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದೆಂದರೆ, 'ಏರ್ ಫೋರ್ಸ್ ಒನ್' ಆಗಿ ಅದರ ಬಳಕೆ. 'ಏರ್ ಫೋರ್ಸ್ ಒನ್' ಎಂಬುದು ಅಮೆರಿಕದ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಖಾಸಾ ವಿಮಾನ. ಯಾವುದೇ ಸಮಯದಲ್ಲೂ ಎರಡು ಬೋಯಿಂಗ್ 747 ವಿಮಾನಗಳು 'ಏರ್‌ಫೋರ್ಸ್ ಒನ್' ರೂಪದಲ್ಲಿ ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುತ್ತವೆ.

ಬೋಯಿಂಗ್ 747ರ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಿಮಾನದ ಆವೃತ್ತಿಯಂತೆಯೇ ಅದರ ಸರಕು ವಿಮಾನ ಆವೃತ್ತಿಯೂ (ಕಾರ್ಗೋ ವರ್ಷನ್) ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಂಡಿದೆ.

'ಕಾಸ್ಮಿಕ್ ಗರ್ಲ್' – 747ರಿಂದ ಕಳಚಿಕೊಂಡ ಒಂದು ಉಪಗ್ರಹ ಉಡಾವಣಾ ರಾಕೆಟ್