

ಉಂಟಾದುದನ್ನು ನೆನಪಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. 1978ರ ಜನವರಿ 1ರಂದು 'ಏರ್ ಇಂಡಿಯಾ'ದ 'ಎಂಪರರ್ ಅಶೋಕ್' ಅಪಘಾತಕ್ಕೊಳಗಾಗಿತ್ತು. ಭಯೋತ್ಪಾದಕರ ಕೃತ್ಯದಿಂದಾಗಿ 1985ರ ಜೂನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪತನಗೊಂಡ 'ಎಂಪರರ್ ಕಾನಿಷ್ಕ' ಮತ್ತು 1985ರ ಆಗಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 500ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನರ ಸಾವಿಗೆ ಕಾರಣವಾದ ಜಪಾನ್ ಏರ್‌ಲೈನ್ಸ್‌ನ ಬೋಯಿಂಗ್ 747 ಅಪಘಾತ, ಇವೆಲ್ಲ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747'ರ ಖ್ಯಾತಿಯನ್ನು ಮುಕ್ಕುಗೊಳಿಸಿರುವ ವಿರಳ ಉದಾಹರಣೆಗಳು.

ಎದುರಾದ ಸವಾಲುಗಳು

ಬೋಯಿಂಗ್ 747 ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳ ಸುಮಾರಿಗೆ (ಅಕ್ಟೋಬರ್ 1973ರಲ್ಲಿ), ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಬೆಲೆ ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿತು. ಅದರಿಂದಾಗಿ, ನಾಲ್ಕು ಜೆಟ್ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ವಿಮಾನಗಳ ಇಂಧನದ ಬಿಲ್ ಸಹ ಏರಿತು. ಆದರೆ, ಸಮುದ್ರ ಇಲ್ಲವೇ ದುರ್ಗಮ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೇಲೆ

ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ವಿಮಾನವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿತು. ಸುಮಾರು 600 ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಒಮ್ಮೆಲೇ ಕೊಂಡೊಯ್ಯಬಲ್ಲ ಆ 'ಜಂಬೋ' ವಿಮಾನವೂ ನಿರೀಕ್ಷಿತ ಮಟ್ಟದ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಎಮಿರೇಟ್ಸ್ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಸೇರಿದ ಒಂದು 'ಎ 380' ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ದಿನವೂ ಬಂದಿಳಿಯಲಾರಂಭಿಸಿದೆ. 'ಎ 380'ರ ಕಾಲವೂ ಮುಗಿಯುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆಯೆಂದು ಕೆಲವರು ಈ ಹಿಂದೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟಿದ್ದರು.

21ನೇ ಶತಮಾನ ಉದಯಿಸಿದಂತೆ, ವಿಮಾನದ ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲೂ ಮಹತ್ತರವಾದ ಮುನ್ನಡೆ ಉಂಟಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅವುಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ದಕ್ಷತೆ, ಸುರಕ್ಷತೆ ಹಾಗೂ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹತೆ, ದೊಡ್ಡ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಿದವು. ಜೊತೆಗೆ ಅವುಗಳ ಜೆಟ್ ಯಂತ್ರಗಳು ಉಂಟುಮಾಡುವ ಶಬ್ದಮಾಲಿನ್ಯ ಹಾಗೂ ಹೊರಬಿಡುವ ಹೊಗೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಯಾದವು. ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ, ಎರಡು

ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರುಟ್ಟ ವಿಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ಅವರು ಬೇಕಾದೆಡೆಗೆ ನೇರವಾಗಿ ತೆರಳುವುದು ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ, ಬೃಹತ್ ವಿಮಾನಗಳಾದ 'ಜಂಬೋ ಜೆಟ್'ಗಳಿಗೆ ಕಷ್ಟಕಾಲ ಆರಂಭವಾಯಿತು. 2017ರಲ್ಲಿ ಅಮೆರಿಕದ ಎರಡು ಪ್ರಮುಖ ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ವಿಮಾನವನ್ನು ನಿವೃತ್ತಿಗೊಳಿಸಿದವು.

ಕೊರೊನಾದ ಕರಿನೆರಳು

ಬದಲಾದ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳ ನಡುವೆ ಅನಿರೀಕ್ಷಿತವಾದ ಕೊರೊನಾ ವೈರಸ್ 2019ರ ಅಂತ್ಯದಲ್ಲಿ ಮಾನವಕುಲದ ಮೇಲೆ ಬಂದೆರಿತು. ಇದರಿಂದಾಗಿ 2020ರಲ್ಲಿ ಜಗತ್ತಿನಾದ್ಯಂತ ಲಾಕ್ ಡೌನ್ ಜಾರಿಗೊಂಡು, ಜಾಗತಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರವೇ ಕುಸಿಯಿತು. ಕೋವಿಡ್ ದಿಸೆಯಿಂದಾಗಿ ಮಾನವರ ನಡುವೆ ನೇರವಾದ ಸಂಪರ್ಕವೇ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ, ವಿಮಾನಗಳು ಹಾರುವ ಬದಲು ನೆಲಕ್ಕುಂಟಿ ಕುಳಿತವು.

ನಾಲ್ಕು ಎಂಜಿನ್‌ಗಳ ವಿಮಾನಗಳ ಯಾನದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಅನೇಕ ವಿಮಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಕೊರೊನಾ ಅಟ್ಟಹಾಸದಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತಷ್ಟು ಕಂಗಾಲಾದವು. ಅವುಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಕೆಲಸದಿಂದ ನಿವೃತ್ತಿಗೊಳಿಸುವ ಕಷ್ಟಕರವಾದ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು 'ಬ್ರಿಟಿಷ್ ಏರ್‌ವೇಸ್' ಹಾಗೂ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾದ 'ಕ್ವಾಂಟಾಸ್' ತೆಗೆದುಕೊಂಡವು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವಿಮಾನವಾಗಿ ಜಗತ್ತಿನಾದ್ಯಂತ ಮೆರೆದ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ನಿಧಾನವಾಗಿ ನೇಪಥ್ಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಲಾರಂಭಿಸಿತು.

ಕೊರೊನಾದ ಆರ್ಭಟ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ವಿಮಾನಯಾನ ಮತ್ತೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ನಂತರವೂ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ಸುಧಾರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಿಲ್ಲ. ಜರ್ಮನಿಯ 'ಲುಫ್ಫಾನ್ಲಾ' ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲೋ ಕೆಲವು ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಇಂದು ಆ ವಿಮಾನವನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಾಗಣೆಗಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರತಿದಿನ ಬೆಳಗಿನ ಜಾವವೂ ಅದು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಒಂದೆರಡು ಗಂಟೆಗಳಲ್ಲೇ ಮತ್ತೆ ಫ್ರಾಂಕ್‌ಫರ್ಟ್‌ಗೆ ತೆರಳುತ್ತಿದೆ. 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747'ರ ಸರಕು ವಿಮಾನದ ಪಾತ್ರ ಮಾತ್ರ ಈಗಲೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮುಂದುವರೆದಿದೆ.

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ಹಂತದಿಂದ ಹೊರಬಂದ 1574ನೇ ಹಾಗೂ ಕೊನೆಯ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ವಿಮಾನ ಒಂದು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ವಿಮಾನ. ಅದನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು 'ಅಟ್ಲಾಸ್ ಏರ್' ಎಂಬ ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ವೈಮಾನಿಕ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೋರಿಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿತ್ತು. ಪ್ರಯಾಣಿಕ ವಿಮಾನವಾಗಿ ನೇಪಥ್ಯಕ್ಕೆ ಸರಿದರೂ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯ ವಿಮಾನವಾಗಿ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಮುಂದುವರೆಯಲಿದೆ.

ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆ: feedback@sudha.co.in

ಮೊದಲ ವಿಮಾನದ ಹಾರಾಟ ನಡೆಸುತ್ತಿರುವ ರೈಟ್ ಸಹೋದರರು



ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹಾರುವ ವಿಮಾನಗಳು ಎರಡಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಎಂಜಿನ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಯಂತ್ರಣಾ ನಿಯಮದಿಂದಾಗಿ ಜಂಬೋ ಜೆಟ್‌ಗೆ ಏನೂ ಧಕ್ಕೆಯಾಗಲಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಮಾನಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಯಾಗಿದ್ದ ಹಾಗೂ ಅಮೆರಿಕದವೇ ಆದ ಲಾಕ್ ಹೀಡ್ 'ಟೈ ಸ್ಕಾರ್' ಹಾಗೂ ಮೆಕ್‌ಡಾನಲ್ಡ್ ಡಗ್ಲಾಸ್‌ನ 'ಡಿ ಸಿ-10' ವಿಮಾನಗಳು ತಲಾ ಮೂರು ಜೆಟ್ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದವು. ಆದರೆ ಅವು 'ಜಂಬೋ ಜೆಟ್' ಕಂಡಂತಹ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಾಣಲಿಲ್ಲ.

ಜಂಬೋ ಜೆಟ್ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ 35 ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಯೂರೋಪ್‌ನ ಏರ್ ಬಸ್ ಸಂಸ್ಥೆ, ಆ ವಿಮಾನಕ್ಕಿಂತ ದೊಡ್ಡದಾದ 'ಎ 380

ಎಂಜಿನ್‌ಗಳುಳ್ಳ ವಿಮಾನಗಳೇ ವಿಶಾಲವಾದ ಸಾಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೇಲೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಹಾರುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ದೊರೆಯಿತು. ಮೂರು, ನಾಲ್ಕು ಎಂಜಿನ್‌ಗಳುಳ್ಳ ವಿಮಾನಗಳ ನಿರ್ವಹಣಾ ವೆಚ್ಚ ಹಾಗೂ ಇಂಧನ ವೆಚ್ಚ, ವಿಮಾನಯಾನ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ದುಬಾರಿಯಾಗಿ ಕಾಣಲಾರಂಭಿಸಿತು.

ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಜಗತ್ತಿನ ವಿವಿಧೆಡೆ ಇರುವ ದೊಡ್ಡ 'ಹಬ್' ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ 'ಬೋಯಿಂಗ್ 747' ಇಲ್ಲವೇ 'ಎ 380' ರೀತಿಯ ಬೃಹತ್ ವಿಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ತೆರಳುವಂತೆ ಮಾಡಿ, ಅಲ್ಲಿಂದ ಅವರು ತಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶಿತ ಸಣ್ಣ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿಗೆ ಪ್ರುಟ್ಟ ವಿಮಾನಗಳಲ್ಲಿ ತೆರಳುವಂತೆ ಮಾಡುವ ಕಲ್ಪನೆ ಬದಲಾಯಿತು.