

हवाई सलामी

सुहास फणसे

सुईईईईई... विमानाचे डावे जेट इंजिन सुरु झाले होते. इंजिनाच्या दर्शनी भागातून धूर निघाला. तेथे असलेले काडतूस फुटले. काडतुसातील रसायनांनी खूप धूर सोडला अति दाबाच्या धुराने इंजिनाची पाती फिरू लागली. ती पातीच सुईईईईई... असा आवाज करित इंजिन सुरु झाल्याची ग्वाही देत होती. इंजिनात इंधनाने पेट घेतला व पाती फिरण्याचा वेग वाढू लागला. सुईईईई आवाजाची तीव्रता वाढून कानठळ्या बसण्याइतपत कर्कश आवाज इंजिनातून येऊ लागला.

डावे इंजिन ठीकठाक चालू असल्याची खात्री करून विंग कमांडर अशोकने उजवे इंजिन सुरु केले. विमानाची उपकरणे तपासायला सुरुवात केली. तेवढ्यात डावीकडे थोड्या अंतरावर असलेल्या विमानाचे प्रथम डावे व नंतर लगेच उजवे इंजिन सुरु झाले. त्यानंतर एकापाठोपाठ अठरा विमानांची इंजिने सुरु झाली. पंधरा मिनिटात सुरु झालेल्या चाळीस इंजिनांच्या आवाजाने विमानतळ दुमदुमून गेले.

२६ जानेवारीला प्रजासत्ताक दिनानिमित्त राष्ट्रपतींना हवाई-सलामी देण्यासाठी विमानांचा ताफा 'चलो दिल्ली'चा जणू नाराच लावत होता. या सलामीसाठी सोळा विमाने भाग घेणार होती. चार विमाने अतिरिक्त होती. जरूर पडली तरच ही विमाने सलामी ताफ्यातील विमानांची जागा घेणार होती. चार-चार विमानांच्या शंकरपाळाकृती रचनेत, म्हणजे बॉक्स फॉर्मेशनमध्ये विमाने सलामी देणार होती. विंग कमांडर अशोक पहिल्या रचनेचे आणि ओघानेच पूर्ण ताफ्याचे नेतृत्व करणार होते.

सर्व उपकरणे यथायोग्य काम करित होती. ताफा-नेत्याने मास्क चढविला. उड्डाण करतांना त्याच्या सहाय्यने ते प्राणवायू सेवन करणार होते. त्या मास्कमध्येच ध्वनीविस्तारक (मायक्रोफोन) लावलेला होता. त्या द्वारे त्यांनी वायुयान यातायात केन्द्राशी संपर्क साधला होता.

“टॉवर, बहादूर एक.” अशोकने टॉवरला साद दिली.

“बहादूर एक-टॉवर.”

“श्रवणशक्ती पाच.” टॉवरमधल्या अधिकाऱ्याने उत्तर दिले. ‘बहादूर एक’ या कॉलसाईन असलेल्या विमानाच्या चालकाचा आवाज अतिशय चांगला ऐकू येतो आहे, हे सांगण्यासाठी ‘श्रवणशक्ती पाच.’चा उपयोग करण्यात आला होता.

अशोकने दूरसंचार तंत्रज्ञाला उजव्या हाताचा अंगठा वर करून त्याचे उपकरण ठीक काम करत असल्याचा इशारा दिला. तंत्रज्ञाला हायसे वाटले. पूर्ण रात्र खपून विमान तंत्रज्ञांनी सर्व विमानांची उपकरणे तपासून पाहिली होती. काही खराब होणार नाही, हा विश्वास होता; तरीपण वेळेवर ‘सर्व ठीक आहे.’ची पावती मिळाली की प्रत्येक तंत्रज्ञाला खराखुरा आनंद मिळतो.

विंग कमांडर अशोकने बाकी विमान चालकांशी संपर्क साधण्यासाठी रेडिओ टेलिफोनवर विचारणा केली, 'बहादूर फॉर्मेशन, रेडिओ टेलिफोन तपासणी.' त्यांना उत्तर देण्यासाठी 'बहादूर दोन', 'बहादूर तीन', 'बहादूर तीन'...अशा क्रमांकाने विमानचालक साद देऊ लागले. 'बहादूर खर् खर् ते.. खर् रा.. खर् खर्. खर्...' बहादूर तेराच्या रेडिओ कॉलमध्ये खूप खर् खर येत होती. 'बहादूर चौदा', 'बहादूर पंधरा'....'बहादूर वीस.'

बहादूर तेराचा रेडिओ टेलिफोन नीट काम करत नव्हता. अशोक मनात म्हणाले, 'एक विमान जमिनीवरच गळले तर! पायलट विराजचे दुर्दैवच म्हणायचे!' विराज चौथ्या बॉक्सचा नायक होता. महिनाभर विराजने सरावात भाग घेतला होता.सलामीच्या दिवशीच विमानाला खराब व्हायचे होते ना! एकाचे दुर्दैव दुसऱ्याचे सुदैव ठरणार होते. बहादूर चौदाला नेतृत्व करण्याची संधी मिळणार होती. अशोकने आपले वैयक्तिक विचार बाजूला ठेवले व आजच्या महत्वाच्या कामावर लक्ष केन्द्रित केले.

उड्डाण करण्यासाठी धावपट्टीवर जाण्याची वेळ झाली होती. वायुयान यातायात केन्द्राकडून परवानगी घेऊन बहादूर एकच्या विमानाची चाके फिरू लागली.

विमान टॅक्सी ट्रकवर पुढे जाऊ लागले.त्याच्यामागून पन्नास फुटाचे अंतर ठेवून बहादूर दोन, बहादूर तीन, बहादूर चार, बहादूर पाच

... अशी सर्व विमाने धावपट्टीकडे जाऊ लागली. इंजिनमधून वेगाने बाहेर पडणाऱ्या हवेचा व धुराचा त्रास होऊ नये म्हणून कमीत कमी इंजिनशक्तीचा वापरत विमानांना जमिनीवरून चालविण्याचे आदेश सर्व पायलटना आधीच दिलेले होते. बहादूर एक जेव्हा धावपट्टीवर पोहोचले तेव्हा बहादूर वीस नुकतेच चालायला लागले होते.

बहादूर एक व बहादूर दोन यांची विमाने धावपट्टीच्या अनुक्रमे उजव्या व डाव्या बाजूला उड्डाणाच्या तयारीत उभी राहिली. अशोकने उड्डाणाची परवानगी मागितली. वायुयान यातायात केन्द्राने परवानगी दिली. पायलट फुटब्रेकने विमानाला एका जागी स्थिर ठेवित होते. इंजिनचे थ्रॉटल हळूहळू पुढे करू लागले. धनुष्यावर बाण चढविला गेला होता. थ्रॉटलच्या रुपाने धनुष्याची प्रत्यंचा ओढली जात होती. थ्रॉटल पुढे करून जणू काही प्रत्यंचा आकर्ण ओढली गेली होती. फुटब्रेक सोडायचाच अवकाश आणि विमाने घोंघावत पुढे सरकू लागली, गती वाढू लागली. धनुष्यातून सुटलेल्या बाणासारखी ती विमाने धावपट्टीवर अतिशय वेगाने धावू लागली. विमानांची ताशी गती शून्यापासून भरभर वाढू लागली. ५०, १००, १५० कि.मि. प्रति तासाची गती होताच वैमानिकांनी विमानाची कन्ट्रोल स्टिक थोडीशी मागे ओढली. विमानाचे पुढचे चाक जमिनीपासून वर आले. विमाने आता पंखांखालील दोन चाकांवर आकाशात झेप घेण्यासाठी पुढे सरसावित होती. गती १८० कि.मि.प्रति तासाची गती होताच वैमानिकांनी विमानाची कन्ट्रोल स्टिक पाठीमागे ओढली आणि दोन्ही विमाने आकाशात झेपावली.

त्याचवेळी बहादूर तीन आणि बहादूर चार यांची विमाने धावपट्टीवर नुकतीच धावू लागली होती. अशा एकामागून एक विमानांच्या जोड्या उड्डाणे भरू लागल्या. बहादूर सात आणि बहादूर आठ धावपट्टीवर धावत होते. दोघांचीही पुढची चाके वर उचलली गेली होती. काही क्षणात विमाने धरतीशी संबंध सोडणार होती.

तेवढ्यात बहादूर सातचा आवाज रेडिओ आसमंतात घुमला “बहादूर सात. इंजिनमध्ये आग. उड्डाण रहित.” त्याच्याबरोबर थोडेसे पाठीमागे पण धावपट्टीच्या दुसऱ्या भागात बहादूर आठ उड्डाणासाठी धावत होते. बहादूर आठने, बहादूर सातने केलेली आणीबाणीची घोषणा ऐकली, पण धावत राहिले. बहादूर आठने उड्डाण गती येताच विमानाला हवेत उडविले. बहादूर सातने इंजिन बंद केल्यामुळे ते विमान मागे राहून गेले.

बहादूर सातने डोके शांत ठेवले. विमानाला थांबविण्यासाठी एअरब्रेकचा व फुटब्रेकचा उपयोग केला. विमानाला धावपट्टीच्या उजव्या भागातच आटोक्यात आणले.

बहादूर सातची आणीबाणी ऐकताच बहादूर नऊ व दहाला उड्डाणाच्या परवानगीसाठी वाट वाहायला सांगण्यात आले. आगीचे बंब, क्रेन व रुग्णवाहिका ताबडतोब धावपट्टीवर पोहोचल्या व बहादूर सातच्या दिशेने धावू लागल्या.

धावपट्टीचा अंत आलेला पाहून बहादूर सातने विमानाला उजवीकडच्या ट्रॅक्सी ट्रॅक्वर वळविले, पॅराशूट आणि सीटबेल्टमधून स्वतःची सुटका करवून वैमानिक कॅनपी उघडून बाहेर पडला. दोन्ही इंजिनांची पाती हळूहळू अजूनही फिरतच होती, इंजिनमध्ये कुठेही आगीचे लक्षण दिसत नव्हते. आगीच्या बंबांनी, क्रेनने व रुग्णवाहिकेने धावपट्टी रिकामी केली. वैमानिकाने विमानाजवळ राहणे पसंत केले. थोड्याच वेळात तंत्रज्ञांच्या एका टोळीने विमानाला ट्रॅक्टरने ओढत हँगरमध्ये नेले.

वैमानिकाने इंजिन बंद होईपर्यंत उजव्या इंजिनाचा आगदर्शक लाल दिवा जळत असतांना पाहिला होता. खोटा अलार्म होता की काय?, अशी शंका वैमानिकाच्या मनात आली. पण बहुतेक, इंजिनमधले तापमान खूप वाढल्यामुळे लाल दिवा लागला असावा. पण वैमानिकाने घेतलेल्या योग्य क्रियांनी आग लगेच आटोक्यात आली असावी. इंजिनाची कसून तपासणी करावी लागणार होती. हे सर्व व्हायला दीड मिनिट लागला होता.

धावपट्टी मोकळी झाल्याबरोबर बहादूर नऊ व दहाला उड्डाणाची परवानगी मिळाली. त्यांच्या पाठोपाठ बाकी विमानांनीही उड्डाणे भरली. या विमानांना उडतांना बघून बहादूर सातच्या वैमानिकाला एकदम दुःखाची जाणीव झाली. हवाई-सलामी पथकातून या आणीबाणीमुळे आपण बाहेर पडलो, याची त्याला प्रथमच जाणीव झाली. पण त्याने स्वतःला सावरले. अनिश्चितता हे जीवनाचे दुसरे नाव. आपले दुःख मागे सारून, हवाई-सलामी नीट पार पडो, अशी त्याने मनोमन प्रार्थना केली.

सर्व विमाने हवेत झेपावल्यावर, उजवीकडे वळत होती. दक्षिणेकडच्या नदीच्या संगमावर बॉक्स फॉर्मेशनमध्ये जमायचे होते. बहादूर वीस, शेवटचे विमान, झेपावून उजवीकडे वळत होते, तेव्हां रेडिओवर बहादूर तेराचा खणखणीत आवाज हवेमध्ये गुंजला, “टॉवर, बहादूर तेरा. रेडिओ टेलिफोन तपासणी.” टॉवरने लगेच उत्तर दिले, “बहादूर तेरा, टॉवर. श्रवणशक्ती पाच.”

बहादूर तेराचा पायलट विराज इंजिन सुरू करण्यास उताविळ झाला होता. परवानगी मिळताच सुईईई...आवजाने विमानतळावरील वातावरण गुंजले. बहादूर फॉर्मेशन संगमावर एकत्र येत होती, तेव्हां विराजच्या विमानाने उड्डाण भरले होते.

संगमावर अशोकच्या चार विमानांच्या बॉक्समागे दोनशे-दोनशे फुटांवर बाकीचे तीन बॉक्स उडत होते. बहादूर तेराची जागा बहादूर चौदाने घेतली होती. बहादूर सतराने बहादूर चौदाची

जागा घेतली होती. बहादूर सातची जागा बहादूर अठराने घेतली होती. सर्वात पाठीमागे दोन राखीव विमाने बहादूर १९ व २० जोडीमध्ये उडत होती.

उड्डाणपूर्व-ब्रिफिंगमध्ये निरनिराळ्या आणीबाणी कशा हाताळायच्या, कोणी काय करायचे, याचे बारकाईने विवेचन केले होते. त्यामुळे ताप्यातली दोन विमाने येऊ शकली नाही तरी कोणताही गाधळ उडाला नव्हता.

तसे पाहिले तर बहादूर तेराचा वैमानिक फॉर्मेशनमध्ये आपली जागा घेऊ शकत होता. राजपथ अजून खूप दूर होते. पण निर्देश रोखठोक होते. उशिरा आलेल्या विमानाला आता राखीव विमानाची जागा घ्यायची होती. एकदा खराब होऊन ठीक झालेल्या विमानापेक्षा सुरुवातीपासून ठीक काम करत असलेल्या विमानालाच भाग घेऊ द्यायचा, हा त्या निर्देशामागे उद्देश होता. बहादूर तेरा राखीव विमानांना जाऊन मिळाला होता.

विराजला मुख्य ताप्यात भाग घेऊ शकत नसल्यामुळे आत्मक्लेश होत होते. पण विमान ठीक होताच राखीव जागा घ्यावी लागणार, हे माहित असूनही ताप्यासाठी, हवाई-सलामीच्या यशासाठी काहीतरी योगदान करण्यासाठी तो जिद्दीने विमान उडवित होता.

प्रजासत्ताकदिनाची राजपथावरील हवाई-सलामी महत्त्वाची होती. लाखो-करोडो

आजची

देशवासी त्यापासून स्फूर्ती घेणार होते. वैयक्तिक सुखदुःख विसरून उड्डाणावर लक्ष केंद्रीत करणे जरूरी होते. एकोणीस विमानांचा ताफा

पाचशे कि.मि. प्रतितासाच्या वेगाने दिल्लीकडे भरारी मारत होता.

दिल्लीच्या पश्चिमेस नव्वद किलोमीटर अंतरावर निर्धारित ठिकाणावर पोहोचल्यावर अशोकने हवाई-सलामी नियंत्रण कक्षाशी संपर्क साधला, “राजपथ, बहादूर फॉर्मेशन”

“बहादूर फॉर्मेशन, राजपथ. श्रवणशक्ती पाच. हवाई-सलामीसाठी बहादूर ताप्याचे स्वागत आहे.”

राजपथावरील परेड नियोजित कार्यक्रमा- नुसार चालली होती. राजपथ दहा मिनिटांच्या अंतरावर होते. राजपथाकडे कुच करायला अजून चौदा मिनिटांचा अवधि होता. बहादूर फॉर्मेशनने लंबगोलाकृती प्रदक्षिणा मारण्यास सुरुवात केली. यांग्य पेळी फॉर्मेशनने राजपथाकडे कूच केले.

अशोक राजपथच्या रेखेत राहण्यासाठी जमिनीवरील पथदर्शक खुणा पाहत विमान उडवित होता. बाकीचे पायलट फॉर्मेशनमधली आपली जागा पाहिजे तेथे ठेवण्यासाठी सर्व लक्ष्य उड्डाणावर केन्द्रित करत होते.

जमिनीवरून तीनशे फुट उंचीवरून उडतांना पक्षांशी टक्कर होऊ नये म्हणून विमानापुढील आकाशात पक्षी दिसण्यासाठी निरखून पाहत होते. प्रत्येक बॉक्समधली चार विमाने अचूक अंतरावर उडविली तरच फॉर्मेशन पाहणाऱ्यांना आनंद मिळेल, हे सर्व वैमानिक जाणून होते. त्यांच्या शिस्तीची, उड्डाण कलेची परिक्षाच होती. त्यांचा विमानावरील ताबा, उड्डाणातली शिस्त, एकसूत्रता, सांघिक कसरत याची परिणती आजच्या सलामित होणार होती.

आज वारा पश्चिमेकडून पूर्वेकडे वाहत होता. दिल्ली शहरातील शेकोट्यांनी उठविलेला धूर राष्ट्रपतीभवनाकडे येत नव्हता. वाऱ्यामुळे धुकेही जमले नव्हते. सरावाच्या तुलनेत आज दृग्गोचरता जास्त होती. आज खूप दुरून राष्ट्रपतीभवन दिसू लागले होते. फॉर्मेशन राजपथच्या रेखेत होते. त्याच्या विमानाचे नाक थेट राष्ट्रपतीभवनाच्या घुमटाकडे होते.

राष्ट्रपतीभवन पार करताच विजय चौकावरून फॉर्मेशन इंडिया गेटवरून जाऊ लागली. राजपथला उजवीकडे ठेवून फॉर्मेशन उडत होती. राष्ट्रपतींना मान वर करून पाहावे लागू नये म्हणून फॉर्मेशन सहजगत्या त्यांच्या समोरच्या थोड्याशा वरच्या आकाशातून उडत होती.

राष्ट्रपतींना सलामी देण्यासाठी विमाने जराशी झुकली. अशोक व त्यांच्या बरोबरची तीन विमाने भरारी मारत सरळ वर गेली. ती विमाने तिरंगी धूर सोडू लागली. थोड्याच वेळात आकाशात एक लांबलचक तिरंगा फडकू लागला. बाकीचे तीन बॉक्स इंडिया गेट पार करत यमुनेकडे जाऊन अंतर्धान पावली.

कुतुबमिनारच्या दक्षिणेस ठरलेल्या ठिकाणी विमानांचा ताफा परत एकत्र आला व विमानतळाकडे रवाना झाला. हवाई-सलामीचे प्रात्यक्षिक यशस्वी आणि उत्तम प्रतीचे झाल्यामुळे सर्व वैमानिक खुषीत होते.

खूप वेळ अचूक व सुसंगत उड्डाण करून वैमानिकांना शीण आला होता. आता सर्व विमाने जमिनीपासून पाच हजार फूटाच्या उंचीवरून एकमेकांपासून खूप अंतर ठेवून उडत होती.

विमानतळ जवळ आले तसे अशोकच्या निर्देशावर सर्व विमानांनी फॉर्मेशनच्या जागा घेतल्या. विमानतळावरही हवाई-सलामीचे प्रात्यक्षिक करून एक एक करत सर्व विमाने धावपट्टीवर उतरली.

त्याच संध्याकाळी प्रजासत्ताक दिनानिमित्त विमानतळावरील सर्व कर्मचाऱ्यांचे व त्यांच्या कुटुंबियांचे स्नेहसम्मेलन आयोजित केले होते. सर्वजण उत्साहित होते. जेवणाआधी विंग कमांडर अशोक यांनी सर्वांना संबोधित केले.

“देशाच्या प्रजासत्ताक दिनी आज आपल्या विमानतळावर चैतन्यमय वातावरण निर्माण झाले आहे. त्याचे सर्व श्रेय तुम्हाला आहे. नेता एकच असतो पण त्याच्या हाताखालील कर्मचाऱ्यांच्या कर्तृत्वाची गोळाबेरीज हे त्याचे नेतृत्व असते.

सकाळी वैमानिकांनी विमाने उडविल असली तरी आजच्या कामगिरीच्या यशात **आज** तंत्रज्ञांचा सिंहाचा वाटा आहे. महिनाभर सराव चालला होता. दिवसा आम्ही वैमानिक उड्डाणे भरत होतो, पण त्यामागे रात्र-रात्र जागून विमानांना उड्डाणयोग्य ठेवणाऱ्या तंत्रज्ञांचे परिश्रम आहेत. त्याहीपेक्षा मोठा सहभाग त्यांच्या कुटुंबियांचा आहे. त्या कुटुंबियांचा, ज्यांनी त्यांचे मनोबल उंचावण्यात सतत मदत केली. त्या कुटुंबियांचा सहयोग कबूल करण्यासाठी आपण टाळ्या वाजवून दाद देऊ या.” टाळ्यांच्या कडकडाटाने वातावरण दुमदुमून गेले. टाळ्यांचा आवाज कमी होताच अशोक यांनी भाषण पुन्हा सुरू केले.

“आपले ध्येय होते की वीस विमाने उडवायची. आज एकोणीस विमाने आकाशात उडाली हा एक विक्रम आहे आणि तो आपल्या जिद्दीने शक्य होऊ शकला.

आज नं. सातला अपरिहार्य कारणांमुळे शेवटच्या क्षणी उड्डाण रद्द करावे लागले. पण वैमानिकाने डोके शंत ठेवून विमान आटोक्यात ठेवले. आणीबाणी चांगली हाताळली व विमान धावपट्टीवरून बाजूला वळवून समयसूचकता दाखवली. त्यामुळे बाकी विमाने विशेष उशीर न होता उड्डाण भरू शकली.

सलामी उड्डाणात भाग घेऊ शकत नसल्याचे दुःख व निराशा बाजूला ठेवून आजच्या या कार्यक्रमाची धुरा त्याने आनंदाने अंगावर झोतली, हे कौतुकास्पद आहे. सामुहिक कार्ये प्रत्येकाच्या अशा प्रकारच्या सहकार्यानेच यशस्वीरीत्या पार पडतात.

विराजचे विमान, रेडिओ खराब झाल्यामुळे वेळेवर उडू शकले नाही, पण त्याच्या धीरीने व तंत्रज्ञांच्या जिद्दीमुळे अखेर ते विमान उडले. आमच्याजवळ त्यामुळे दोनऐवजी तीन राखीव विमाने होती. त्यामुळे मला जो दिलासा मिळाला तो अवर्णनीय आहे.”

टाळ्या वाजवून सर्वांनी पुन्हा एकदा दाद दिली.

“प्रजासत्ताकदिनाची ही परेड आणि हे हवाई प्रात्यक्षिक फक्त देखावा नसतो. यामागे देश आपल्या शक्तीचे प्रदर्शन करीत असतो. या प्रात्यक्षिकात वैमानिकांचे उड्डाण कौशल्य, धैर्य, प्रसंगावधान व हुशारीचे प्रदर्शन असते. विमानदलाप्रमाणेच सेना, नौसेना, पोलीस व शाळेतले विद्यार्थीसुद्धा वैद्यांना एक संदेश देत असतात. ‘वाकड्या नजरेने या देशाकडे पाहाल तर आमच्याशी गाठ आहे, लक्षात ठेवा.’

मला आनंद होतो आहे की, आजच्या यशस्वी सलामीद्वारा आम्ही आमच्या दुष्मनांना योग्य तो संदेश देण्यात सफल झालो आहोत.

या महिनाभरात तुम्ही दाखविलेले धैर्य, जिद्द, प्रयोगशीलता, हुशारी व चातुर्य पाहून देशवासीयांमध्ये देशाच्या संरक्षणक्षमतेबद्दल खात्री पटेल, याची मला खात्री आहे.

धन्यवाद.

जयहिंद!”

+++