

Please Press Control+L

for a beautiful view of the book

Enjoy the book

Forward to all your friends

पुढील ई बुकसाठी सुधारणा सुचवा

esahity@gmail.com

पंख

रत्नाकर महाजन





पंख

लेखक : रत्नाकर महाजन

मुखपृष्ठ : कनक वाईकर

प्रकाशक : ई साहित्य प्रतिष्ठान



लेखक : श्री. रत्नाकर महाजन

फ़ोन : ०२२-२६१२८१२०

मेल : pankh2013@yahoo.com

पत्ता : ३१५, बी विंग, मयूर पार्क, मालवीय रोड, विले पार्ले (पूर्व), मुंबई ४०००५७

रत्नाकर महाजन हे एअर इंडियात अधिकारी होते. ३८ वर्षे नोकरी केल्यावर असि. जनरल मॅनेजर म्हणून ते १९९५ मध्ये निवृत्त झाले. या काळात त्यांनी विमान या विषयावर भरपूर माहिती जमा केली. त्यावर पुस्तकेही लिहिली. त्यांनी एव्हिएशन या विषयावर यापूर्वी लिहिलेली पुस्तके :- i) पुसमॉथ ते डॅश ४०० आणि ii) आकाशगामी ही ग्रंथाली प्रकाशनाने प्रकाशित केली असून त्यांचे वाचकांनी प्रचंड स्वागत केले. निवृत्तीनंतर त्यांनी ओरिगामी हा छंद जोपासला. या विषयावर दोन पुस्तके लिहिली आणि ती ज्योत्स्ना प्रकाशनतर्फे प्रकाशित झाली आहेत . त्याशिवाय कविता वाचणे, गाणी ऐकणे, संगणक वापरणे असे अनेक छंद ते जोपासतात. त्यांच्या तीन इंग्रजी कविता अमेरिकेतील पुस्तकात प्रकाशित झाल्या आहेत. पंख हे त्यांचे पहिले ई पुस्तक आहे. ते त्यांनी वाचकांना विनामूल्य दिले आहे.



ई साहित्य प्रतिष्ठान

फ़ोन : 9869674820

esahity@gmail.com

पत्ता : जी ११०२, इटर्निटी

तीन हात नाका , ठाणे, ४००६०४

Websites

www.esahity.com

www.ednyaneshwari.com

<http://etyarth.blogspot.in/>

<http://esahityapratishthan.blogspot.in/>

www.marathiriyasat.com

ई साहित्य प्रतिष्ठान ही नोंदणीकृत संस्था असून अनेक लेखक वाचकांनी एकत्र येऊन सुरु केली. संस्थेतर्फे दर आठवड्याला एक मराठी ई पुस्तक चाळीस देशांतील सुमारे दीड लाख वाचकांना विनामूल्य वितरित केले जाते. त्याशिवाय ई साहित्यच्या विविध वेबसाईट्सना लाखो लोक व्हिजिट करतात.



पंख

विनामूल्य वितरणासाठी उपलब्ध

आपले वाचून झाल्यावर आपण हे फॉरवर्ड करू शकता.

हे ई पुस्तक वेबसाईटवर ठेवण्यापुर्वी किंवा वाचनाव्यतिरिक्त कोणताही वापर करण्यापुर्वी ई साहित्य प्रतिष्ठानची परवानगी घेणे आवश्यक आहे.

या पुस्तकातील लेखनाचे सर्व कायदेशीर हक्क लेखकाकडे सुरक्षित असून पुस्तकाचे किंवा त्यातील अंशाचे पुनर्मुद्रण किंवा नाटक, सिनेमा, सिरियल, स्टेज शो किंवा तत्सम रुपांतर किंवा भाषांतर करण्यासाठी लेखकाची परवानगी घेणे कायद्याने आवश्यक आहे.

©esahity Pratishtan® 2013



ज्या असंख्य ज्ञात, अज्ञात स्त्री-पुरुषांनी
माणसाचं उडायचं स्वप्न साकार व्हायला
आपल्या प्राणांची बाजी लावली
त्या सर्वांच्या स्मृतीला हे पुस्तक समर्पित

पंख

रत्नाकर महाजन





मित्रांनो ,आपल्यापैकी अनेकांनी विमानाने प्रवास केला असेल परंतु ते विमान नक्की किती मोठे आहे ,एवढे जड विमान हवेत अगदी सहजगत्या कसे उडत असावे ,ते विमान कधी तयार झाले ,ते करण्यापूर्वी माणसाला काय काय प्रयत्न करावे लागले असतील असे असंख्य प्रश्न आपल्या मनात येत असतील.

या आपल्या मनातल्या प्रश्नांची थोडक्यात उत्तरे शोधण्याचा प्रयत्न या पुस्तकात केला आहे .पुस्तक सचित्र व आकर्षक असावे असे फार दिवसांपासून वाटत होते .ती इच्छा आज या पुस्तकाद्वारे पुरी होत आहे याचा मला आनंद आहे .

या पुस्तकाचा आणखी एक विशेष म्हणजे यात विमान विश्वात घडलेल्या अनेक गमतीशीर व मनोरंजक घटना दिलेल्या आहेत .शिवाय यात अनेक चित्रे दिलेली आहेत .चित्रांमुळे विषयाचे आकलन होण्यास मोलाची मदत होईल असा विश्वास वाटतो .

हे पुस्तक म्हणजे माहितीचे संकलन आहे .ते करत असताना मला कावळा-चिमणीची आठवण झाली .ते जसे एक एक काडी शोधून आणून घरटे बांधतात तसेच काहीसे माझे झाले !नक्की कोणती काडी कुठून आणली हे सांगणे कठीणच !

माहितीच्या महाजालाचा म्हणजेच इंटरनेटचा जास्तीत जास्त उपयोग झाला .पण इतक्या असंख्य साईट्स आहेत की आपल्याला हवी असलेली माहिती नेमकी हुडकून काढणे हे काम फारच जिकीरीचे ,किचकट व वेळकाढू होते !फ्रेंच आणि जर्मन नावे यांचा व त्यांच्या उच्चाराराचा मेळ नसतो. पॅरिस व टोकियो या आपल्या नेहमीच्या वापरातल्या शब्दांचे उच्चार देखील अगदी वेगळे आहेत !म्हणून शब्दांचे स्पेलिंग दिले आहे .

माहिती मिळवून व तीची जुळवणी ,मांडणी करून ती सादर करणे म्हणजे थोडक्यात 'प्रेझेंटेशन' माझे आहे .ते आपल्याला आवडले तर माझ्या श्रमांचे सार्थक झाले असे वाटेल !आपल्या प्रतिक्रिया जर आपण मला कळवल्यात तर आनंदच होईल.

रत्नाकर महाजन



विमानांच्या इतिहासातून आपण काय शिकतो...

१) अनुभवाने शहाणे होणे!

असं म्हणतात की अपयश ही यशाची पहिली पायरी असते. विमानांचा इतिहास हे या उक्तीचे उत्तम उदाहरण आहे. अनेकवेळा आधी अपयश आले! त्यानंतर ते अपयश का आले याचा अभ्यास करून व त्यात योग्य त्या सुधारणा करून पुढचा टप्पा यशस्वीपणे गाठला असेच दिसून येते.

मित्रांनो तुमच्यावर जर कधी अपयशाचा सामना करायची वेळ आलीच तर अपयशाने खचून न जाता ते अपयश का आले याची कारणे शोधून काढा व त्यात आवश्यक ते बदल करून यश मिळवा.

२) पूर्ण तयारीनिशी जाणे!

परंतु त्याचबरोबर पुष्कळ वेळा पूर्ण तयारी करून आत्मविश्वासाने पहिल्याच प्रयत्नात यश मिळालं असेही झाले. काही गोष्टी अशा असतात की तेथे दुसरी संधी मिळत नाही. उदा: पॅराशुट उडी, की जी काळजीपूर्वक संपूर्ण तयारीकरून मगच मारावी लागते!



अनुक्रमणिका

पंख १

एकेकठ्याने उडायचे प्रयोग

- १ (माणसाला फुटले पंख !)
- २ (माणसाला घेऊन उडणारा मोठ्ठा पतंग - ग्लायडर)
- ३ (गोसामर काँडोर - ब्रायन अँलन)
- ४ (विंग सूट ,
- ५ (जेटमॅन - व्हेस रॉसी)
- ६ (इलेक्ट्रिक मल्टीकाँप्टर

हवेपेक्षा हलक्या वस्तु उडवायचे प्रयोग

- ७) गरम हवेचे अतिभव्य फुगे - हॉट एअर बलूनस
- ८) पॅराशुट उड्यांचे गाजलेले विक्रम !
- ९) एअरशिप-झेपेलिन

हवेपेक्षा जड वस्तु उडवायचे प्रयोग

- १० (हवेपेक्षा जड असे विमान उडविण्यात राईट बंधूंना यश)
- ११ (सागरी विमाने)
- १२ (एअर क्राफ्ट कॅरिअर)
- १३ (आल्बर्टो सँटोस -ड्युमाँ)
- १४ (लुई ब्लेरीओ)
- १५ (ब्लान्शे स्टुआर्ट स्कॉट)
- १६ (बेसिका रायशे)
- १७ (कॅल्ब्रेथ रॉजर्स)

- १८ (हॅरिएट क्विम्बी)
- १९ (बार्नस्टॉर्मिंग)
- २० (दत्तात्रय लक्ष्मण पटवर्धन)
- २१ (लेफ्टनंट इंद्रलाल राय)
- २२ (जॉन अलकाँक व आर्थरब्राऊन)
- २३ (लेफ्टनंट रसेल माउघन)
- २३ (बेसी कोलमन)
- २५ (रिचर्ड बायर्ड)
- २६ (चार्ल्स लिंडबर्ग)
- २७ (फ्लॉरेन्स) पांचो (बार्नेस)
- २८ (चार्ल्स किंग्सफोर्ड स्मिथ)
- २९ (एमी जॉन्सन)
- ३० (बेरील मार्ख्हॅम)
- ३१ (रॉस्को टर्नर)
- ३२ ('अपसाईड डाऊन' क्लाइड पॅगबॉर्न)
- ३३ (डाकोटा)
- ३४ (एमेलियाइअरहार्ट/लिंडाफिंच)
- ३५ (डग्लस 'राँग-वे' कॅरिगन)
- ३६ (हॉवर्ड ह्यु)

पंख २

- ३७) हेलिकॉप्टर
- ३८ (चक आरॉन)
- ३९ (हिरोशिमा नागासाकी)
- ४० (चार्ल्स 'चक' येगीर)

- ४१ (प्रवासी जेट युग)
- ४२ (जॅकेलिन कोश्रान)
- ४३ (अंतराळ युग)
- ४४ (जॉन ग्लेन)
- ४५ (चंद्रावर मानवाचे पाऊल)
- ४६ (स्वनातीत) सुपरसॉनिक (विमाने)
- ४७ (स्पेस शटल युग)
- ४८ (सॅली राइड)
- ४९ (विंग कमांडर राकेश शर्मा)
- ५० (व्हिक्टोरिया 'विकी' मीटर)
- ५१ (कल्पना चावला)
- ५२ (अवकाश यात्रेची पूर्वतयारी)
- ५३ (स्टीव्ह फॉसेट)
- ५४ (सुनीता विल्यम्स)

काही महत्वाच्या आकाश पृथ्वी-प्रदक्षिणा

- ५५ (डग्लस वर्ल्ड क्रुझर - १९२४)
- ५६ (ह्युगो एक्नेर - १९२९)
- ५७ (विली पोस्ट - १९३१)
- ५८ (वुल्फगॅंग व्हॉन ग्रीनीन - १९३२)
- ५९ (हॉवर्ड ह्यु - १९३८)
- ६० (लकी लेडी १,२,३ - १९४८)

- ६१ (जेराल्डीन 'जेरी' मॉक - १९६४ ,
- ६२ (फ्रेड ऑस्टिन व हॅरीसन फिंच - १९६५)
- ६३ (लेफ्टनंट कर्नल 'डोनाल्ड' डॉन' टेलर - १९७६)
- ६४ (रिचर्ड 'डिक' स्मिथ-हेलीकाँप्टर - १९८२)
- ६५ (रिचर्ड रतन व जीना येगर - १९८६)
- ६६ (एअर फ्रांस कॉन्कॉर्ड - १९९५)
- ६७ (बर्ट्रांड पिकार्ड व ब्रायन जोन्स - बलून - १९९९)
- ६८ (स्टीव्ह फॉसेट - बलून २००२)
- ६९ (जे.आर.डी .टाटा - एअर इंडिया)
- ७० (विमानांचे प्रकार)
- ७१ (लढावू विमाने)
- ७२ (विमान कसे उडते)
- ७३ (विमानाचे मुख्य भाग)
- ७४ (हेड विंडस ,टेल विंडस ,क्रॉस विंडस)
- ७५ (चित्र-विचित्र विमाने)



माणसाला फुटले पंख!

पक्षी हवेत उडताना आपण नेहमीच पाहतो .

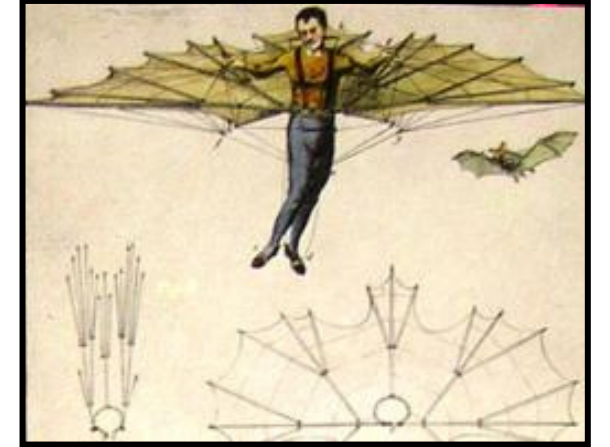
आपल्या मनात कधीतरी असेही आले असणार की आपल्याला जर पंख असते तर आपण देखील पक्ष्यांप्रमाणे उडू शकलो असतो .

अगदी असेच विचार जवळजवळ तीनशे वर्षांपूर्वी फ्रान्समधल्या काही लोकांच्या मनात आले .त्यासाठी त्यांनी अगदी हुबेहून पक्ष्यांप्रमाणे पंख तयार केले .ते आपल्या पाठीवर बांधले व जोरजोरात हलवून उडण्याचा प्रयत्न केला .पण त्यांना यश मिळाले नाही .तरी त्यांनी प्रयत्न सोडले नाहीत .उंच इमारतीवर जाऊन किंवा उंच कड्यावर जाऊन उडी मारून उडायचे प्रयोग केले .त्यात त्यांना यश तर आले नाहीच पण अनेकांना आपले हातपाय तोडून घ्यावे लागले ,किंवा प्राण गमवावे लागले !काहींनी वटवाघुळासारखे पंख तयार करून उडण्याचे प्रयोग केले ,कारण वटवाघूळ हा पक्षी नसून प्राणी आहे .तेव्हा हाही प्रयोग करून बघितला पण यश आले नाही



पक्ष्याचे पंख

वटवाघुळाचे) प्राणी (पंख





शेवटी १६८० साली जिव्हानी बोरेली या इटालियन गणितज्ञाने असे सिध्द केले की माणसाला पक्ष्याप्रमाणे पंख हलवून उडायचे असेल तर त्याला जवळजवळ ११' X ११' एवढे मोठे पंख लागतील व ते उडवण्यासाठी लागणारे बळकट स्नायू माणसाजवळ नसल्यामुळे तो उडू शकणार नाही !त्यानंतर मात्र हे प्रयोग थांबले!

परंतु असे जरी असले तरी नजीकच्या काळात ग्लायडरच्या रुपाने ते प्रयोग यशस्वी झाले !



माणसाला घेऊन उडणारा पतंग -ग्लायडर!

पंख लावून उडता येत नाही हे कळल्यावर माणसाने तो नाद सोडला पण त्याला पर्याय शोधायला सुरुवात केली .पतंग आकाशात वारा असला की चांगला उडतो हे बघितल्यावर त्याने विचार केला की जर एक मोठा अगदी अवाढव्य पतंग तयार केला व त्याला लटकलो तर आपणही त्या पतंगा बरोबर हवेत उडू शकू .हा विश्वास आल्यावर वारा केव्हा व कोणत्या दिशेने उडतो याचे त्याने निरीक्षण केले .त्यातूनच 'एअरोडायनामिक्स' या शास्त्राचा उदय झाला व ग्लायडरचाही !

सर जॉर्ज केली (Sir George Cayley)

सर जॉर्ज केली यांनी एक भला मोठा पतंग तयार केला .माणसाला त्या पतंगाला लटकता यावे म्हणून एक त्रिकोणी आकाराचा हलक्या धातूचा सांगाडा तयार केला .हवेच्या प्रवाहांचे निरीक्षण केले व त्या पतंगाच्या अनेक चाचण्या घेतल्या .त्या यशस्वी झाल्या .





ग्लायडर उडवणारा पहिला माणूस एक घोडागाडी चालक होता!

१८५३ : आता प्रत्यक्ष प्रयोग करून पाहायची वेळ येऊन ठेपली .सर जॉर्ज केली यांनी आपल्या बग्गीतून)घोडा-गाडीतून (टेकडीकडे प्रयाण केले .त्या टेकडी समोर दुसरी एक टेकडी होती .मध्ये एक छोटी दरी होती .सर केली यांनी त्यांच्या बग्गी चालकाला मोठ्या मिनतवारीने तयार करून त्या पतंगाला – ग्लायडरला – लटकावले व सोडून दिले .घाबरलेला बग्गीचालक कसाबसा दरी पार करून समोरच्या टेकडीवर जाऊन सुखरूप उतरला .आपण एक फार मोठा ऐतिहासिक पराक्रम केला आहे हे त्याच्या गावीही नव्हते!
त्याने लागलीच आपल्या नोकरीचा राजीनामा देऊन टाकला!

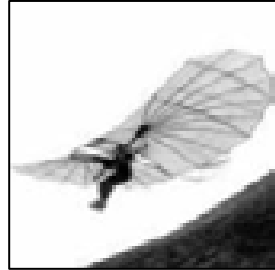
अशा तऱ्हेने हवेत उडणार्या पहिल्या मानवाचे नांव आपल्याला माहित नाही



ओटो लिलियन्थल (Otto Lilienthal) – खऱ्या अर्थाने हवेत उडणारा पहिला माणूस!



ओटो लिलियन्थल या जर्मन इंजिनियरने १८९० च्या सुमारास ग्लायडर तयार केले व स्वतः उडवले. पक्ष्यांच्या पंखांचा अभ्यास करून त्याने "Bird Flight as the Basis for the Art of Aviation" हे अतिशय उपयुक्त पुस्तक लिहिले. त्याचा अनेकांना खूप उपयोग झाला.





लिलियन्थलचे अपघाती निधन

त्याने स्वतः अनेक प्रयोग केले .निरनिराळ्या प्रकारची ग्लायडर्स तयार केली व उडवली .अनेकवेळा जीवावर बेतले तरी प्रयत्न व चिकाटी सोडली नाही .

९ ऑगस्ट १८९६ रोजी हॅंग ग्लायडरचे उड्डाण करत असताना दुर्दैवाने लिलियन्थलचे ग्लायडरवरचे नियंत्रण सुटले .त्याचे ग्लायडर खाली कोसळले व त्यात त्याचा मृत्यू झाला .पण त्याचे बलिदान व्यर्थ गेले नाही .त्याने अनेकांना प्रेरणा दिली . ग्लायडर मध्ये अनेक सुधारणा केल्या गेल्या व ते अधिक सुरक्षित बनले .

टोईंग टेक्रिक

१८९७ साली स्कॉटीश इंजिनियर पिचर याने पहिल्यांदाच 'टोईंग टेक्रिक' वापरले .या टेक्रिक मध्ये समुद्रात बोटीला ग्लायडर बांधून ते खेचले जायचे आणि ठराविक उंची गाठली की ते हवेत उडवले जायचे .हे प्रयोग करत असताना पिचर याचाही मृत्यू ग्लायडर कोसळूनच झाला .या प्रयोगांमध्ये फार मोठे धोके होते हे माहित असूनही या सुरुवातीच्या संशोधकांनी आपल्या प्राणाची पर्वा न करता हे प्रयोग सुरूच ठेवले .त्यांच्यामुळेच ग्लायडर्स अधिकाधिक सुरक्षित झाली व आजही ती उडवली जातात .



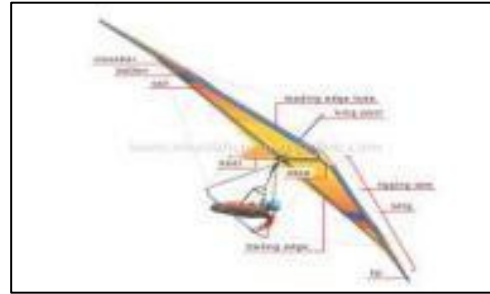
ग्लायडर्स एक छंद

ग्लायडर हे दिसायला विमानासारखे असले तरी त्याला सुरुवातीच्या काळात इंजिन नव्हते .हवेमधून ते एखाद्या पक्ष्यासारखे विहार करायचे .**ग्लायडर्सना सेलप्लेन असेही म्हणतात** .ग्लायडर वाऱ्याच्या प्रवाहाच्या सहाय्याने हवेत घिरट्या मारू शकते .साधारणतः ५-६ तास ग्लायडर हवेत तरंगू शकते .

ग्लायडरचा आधुनिक अवतार



ग्लायडरचे सुरुवातीचे स्वरूप



सुधारीत ग्लायडर



अत्याधुनिक ग्लायडर



ROYAL AIR FORCE GLIDING AND SOARING ASSOCIATION

ग्लायडर्सचे क्लब असतात .हा खेळ मुख्यत्वे ऑस्ट्रेलिया ,कॅनडा ,न्यूझीलंड ,साउथ आफ्रिका व अमेरिकेत अधिक लोकप्रिय आहे .ग्लायडरचे पंख साधारणत :१२ मीटर्स लांब व १.२ मीटर्स रुंद असतात.शिक्षणासाठी म्हणून जी ग्लायडर्स वापरतात त्यामध्ये २ माणसे बसू शकतात .त्यासाठी दुहेरी नियंत्रण व्यवस्था असते .ग्लायडर्सचा वेग साधारणत :६० कि.मी .एव्हडा असतो .हल्लीच्या काळात ग्लायडर्स एक छंद व हौस म्हणून उडवली जातात.



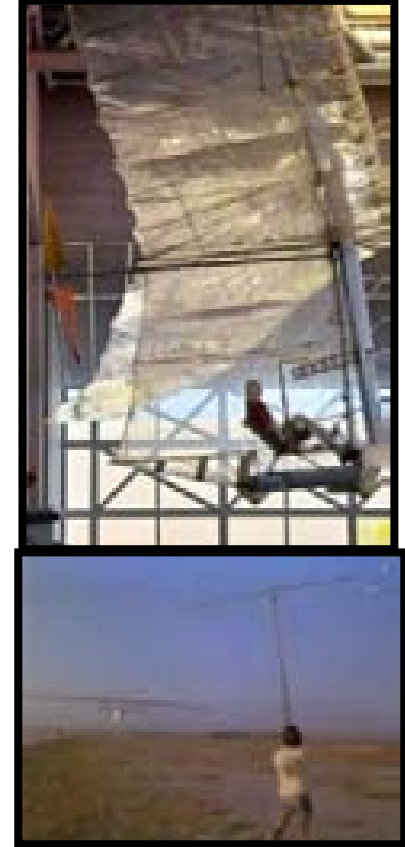
ब्रायन अॅलन - गोसामर काँडोर :शारीरिक शक्तीचा उच्चांक!

Gossamer Condor

गोसामर काँडोर हे एका विमानाचे नाव आहे .या विमानाचे विशेष म्हणजे ते 'Human powered aircraft' माणसाच्या शक्तीने चालवले जाणारे विमान आहे !पॉल मॅकक्रिडी व पीटर लिसामर यांनी ते तयार केले. यात सायकल चालवताना जसे 'पॅडलिंग' करतात तसे करून मागे बसवलेला पंखा फिरवावा लागतो .या साठी प्रचंड शक्ती लागते.

१९५९ साली हेन्री क्रेमर यांनी जाहीर केले की जो कोणी अशा तऱ्हेचे विमान तयार करून

एक मैल चालवून दाखविल व ते करताना इंग्रजी आठच्या आकड्याप्रमाणे एक गिरकी घेईल आणि उड्डाणाच्या सुरुवातीला व शेवटी एक १० फुट उंचीचा एक खांब असेल त्यावरून उड्डाण करील ,त्याला ५०,००० पौडाचे बक्षीस दिले जाईल .





ब्रायन अॅलन -

२३-८-१९७७ रोजी ब्रायन अॅलन या हँग ग्लायडर व सायकल बहादुराने हा प्रयोग यशस्वी करून बक्षीस मिळवले .त्याला बरेच तास सलग सायकल चालवायचा मोठा अनुभव होता व त्यासाठी लागणारी शक्ती ,चिकाटी होती म्हणूनच तो हे साहस करू शकला.



इंग्लिश खाडी पार केली

त्यानंतर ब्रायनने १२ जून १९७९ या दिवशी 'गोसामर अल्बस्ट्रॉस' या विमानाने इंग्लिश खाडी पार केली .ही साधारण ३५ कि.मी .लांबीची खाडी पार करायला त्याला जवळजवळ २ तास लागले .तो साधारणपणे ५ ते १० फुट उंचीवरून उडत होता .त्याच्या विमानाचे वजन ३२ किलोग्राम व लांबी ३० फुट होती .पंखांची लांबी ९६ फुट व उंची १८ फुट एवढी होती .यासाठी त्याला प्रचंड शारीरिक क्षमता वापरावी लागली .त्याने १ लक्ष पौंडाचे क्रेमर पारितोषिक जिंकले.



एकट्याने उडायचे आणखी काही प्रयोग - विंग सूट(Wing Suit)

एकट्याने उडायचे आणखी काही प्रयोग केले गेले .त्यात विंगसुटचा समावेश करावा लागेल .यालाच 'बर्डमॅन सुट' , 'फ्लायिंग स्क्विरल सुट' किंवा 'बॅट सुट' असेही म्हणतात .विंग सुट १९३० सालापासून अस्तित्वात आहेत .परंतु सुरुवातीच्या काळात ते अतिशय धोकादायक होते .१९९९ साली जॅरी क्योस्मा) फिनलँड (आणि रॉबर्ट पेक्रीक) क्रोशिया (या दोघांनी अतिशय सुरक्षित व वापरण्यास सोयीचे असे विंग सुट तयार केले.



विंग सूट घातलेली शीतल महाजन

हॉट एअर बलूनमधून ,हेलिकॉप्टर किंवा विमानातून ठराविक उंचीवर गेले की 'स्काय डायव्ह' करून हवेत तरंगत राहायचे व नंतर पॅराशूटच्या सहाय्याने जमिनीवर अलगद उतरायचे .विंग सुटची रचना अशी होती की त्यामुळे बराच काळ हवेत तरंगता येत असे .शिवाय उडी मारल्यावर पॅराशूट उघडून जमिनीवर उतरण्यासाठीचे अंतर मिळावे इतक्या उंचीवर विमान नेणे आवश्यक असे.

२५ ऑक्टोबर २००५ रोजी पर्बिह्यानेन या माणसाने त्याच्या विंग सुटला २ छोटी टर्बो जेट इंजिन्स लावली व विंग पॅक तयार केले .

यातूनच जेटमॅनचा उदय झाला.



व्हेस रॉसी – जेटमॅन (Yves Rossy-Jetman) , एअरमॅन , रॉकेटमॅन , फ्युजनमॅन

व्हेस रॉसी हा सुरुवातीला स्वीस एअर फोर्समध्ये फायटर पायलट होता .त्यानंतर त्याने स्वीस एअर विमान कंपनीत बोईंग ७४७ विमान चालवले .२००८ साली त्याने एक २.४ मीटर लांबीचा पंख तयार केला .त्या पंखांच्या पाठीमागे जेट-कॅट नावाची ४ छोटी इंजिन्स लावली .हा पंख पाठीवर बांधून हवेत उड्डाण करायचे व एखाद्या पक्ष्यांप्रमाणे विहार करायचा .त्यानंतर पॅराशूटच्या सहाय्याने जमिनीवर अलगद उतरायचे .ह्या जेटमॅनला एअरमॅन , रॉकेटमॅन किंवा फ्युजनमॅन असेही संबोधित असत.





इंधन वाचवण्यासाठी विमानातून किंवा हॉट एअर बलूनमधून किंवा हेलिकॉप्टरमधून उडी घेऊन मग हवेत विहार करायचे तंत्र त्याने वापरले .

सप्टेंबर २००८ मध्ये रॉसीने इंग्लिश खाडी कॅले ,फ्रांस ते डोव्हर ,इंग्लंड दरम्यान अक्षरशः १० मिनिटात पार केली.

०५ -११ - २०१० रोजी त्याने हॉट एअर बलूनमधून २,४०० मीटर उंचीवरून) सुमारे ७०० मजली ईमारती एवढी उंची (उडी घेतली व पाठीवरच्या जेट इंजिन्सच्या सहाय्याने हवेतल्या हवेत दोन 'लूप' म्हणजे गोलाकार वळणे घेतली .नंतर पॅराशूटच्या सहाय्याने तो जमिनीवर उतरला.



०७ - ०५ - २०११ रोजी त्याने वयाच्या ४९ व्या वर्षी ग्रँड कॅनियन , ओरिझाना ,अमेरिका येथे उड्डाण केले व ग्रँड कॅनियनची सफर केली.



थॉमस सेन्केल – मल्टीकॉप्टर



ऑक्टोबर २०११ साली थॉमस सेन्केल या जर्मन माणसाने एक असे इलेक्ट्रिक मल्टीकॉप्टर शोधून काढले की जे माणसाला घेऊन हवेत तरंगू शकेल .सुरुवातीच्या प्रयोगात हे मल्टीकॉप्टर हवेत दीड मिनिट उडाले .नंतर ते २० मिनिटे पर्यंत हवेत तरंगत ठेवण्यात त्याला यश आले .ही सुरुवात आहे .

या नंतर थोड्या अंतरासाठी याचा वाहन म्हणून उपयोग करता यावा असे प्रयत्न चालू आहेत.



गरम हवेचे अतिभव्य फुगे म्हणजेच हॉट एअर बलून्स!

(Hot Air Balloons – Joseph and Etienne Montgolfier)

काही अतिमहत्वाचे शोध केवळ योगायोगानेच लागतात .याचे तुम्हाला माहित असलेले एक प्रसिध्द उदाहरण म्हणजे न्यूटनने झाडावरून सफरचंदाचे फळ खाली पडताना पाहिले आणि गुरुत्वाकर्षणाचा शोध लागला .

तसेच काहीसे हॉट एअर बलून्सचे झाले .माँटगॉल्फिअर बंधू जोसेफ आणि एटिनी हे दोघे असेच एकदा विचार करत बसले असता त्यांनी धूर हवेत खूप उंच वर जाताना पाहिला .त्यांनी कल्पना केली की ,जर एका मोठ्या कागदाच्या फुग्यात भरपूर धूर कोंडून ठेवला तर तो फुगा आकाशात वर उंच जाईल का ?ते नुसते विचार करून थांबले नाहीत तर त्यांनी लागलीच एक भला मोठा कागदाचा फुगा तयार केला .त्यांना ते सहज शक्य झाले कारण त्यांच्या वडिलांचा कागद तयार करण्याचा कारखाना होता .

जेव्हा त्यांनी तो कागदी फुगा विस्तावातून येणाऱ्या धुरावर धरला तेव्हा काय आश्चर्य त्यांच्या कल्पने प्रमाणे तो फुगा वर आकाशात गेला .नंतर त्यांच्या लक्षात आले की फुगा धुरामुळे नाही तर गरम हवेमुळे वर गेला !हीच ती हॉट एअर बलून्स.





४ जून १७८३ ला जोसेफ आणि एटिनी यांनी लोकांसमोर पहिला जाहीर प्रयोग केला . त्यांचे बलून कागद व लिनन कापड वापरून तयार केले होते .सर्वानाच मोठे आश्चर्य वाटले आणि त्या बंधूंचे त्यांनी भरपूर कौतुक केले .





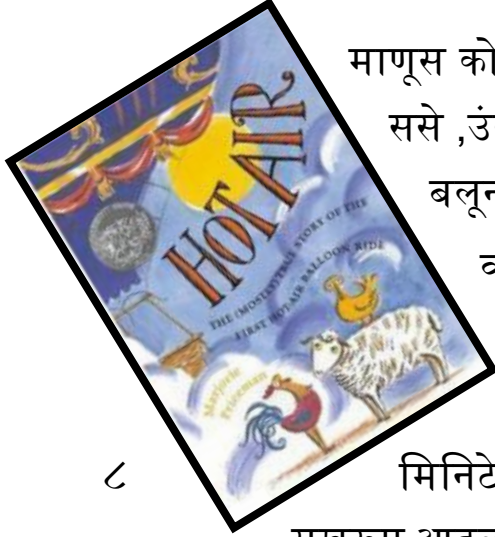
पहिले हायड्रोजन बलून

२७-८-१७८३ : प्रो.जे.ए.सी .चार्ल्स या फेंच माणसानेही एक बलून तयार केले .त्याने त्यात गरम हवे ऐवजी प्रथमच हायड्रोजन वायूचा वापर केला होता .शिवाय बलूनचे तोंड बंद करण्याची व्यवस्था केली .त्यामुळे बलून हवेत पुष्कळ काळपर्यंत तरंगत राहिले. पहिल्या उड्डाणात त्या बलूनने २५ कि.मी.चे) १६ मैल (अंतर पार केले आणी ते एका शेतात जाऊन पडले .परंतु हा काहीतरी दैवी कोप असावा असे वाटून घाबरलेल्या गावकऱ्यांनी ते नष्ट केले!

१-१२-१७८३ रोजी प्रो .जे.ए.सी.चार्ल्स व त्याचा मित्र रॉबर्ट मिलब्रुक ह्या दोघांनी प्रथमच या हायड्रोजन बलून मधून प्रवास केला.



पहिले आकाशवीर एक मेंढी ,एक कोंबडा व एक बदक!



माणूस कोणताही धोक्याचा 'प्रयोग' करण्याआधी त्याचा प्रयोग प्राण्यांवर करतो अशी प्रथा आहे .त्यासाठी ससे ,उंदीर ,डुकरे यांचा उपयोग केला जातो .

बलून आकाशात गेल्यावर काय होईल याची खात्री नसल्यामुळे माणसाने आधी एक मेंढी ,एक कोंबडा व एक बदक यांना एका पेटाऱ्यात घालून हॉट एअर बलूनच्या सहाय्याने आकाशात पाठवले!

हा प्रयोग १९-९-१७८३ रोजी फ्रान्सचा राजा सोळावा लुई व त्याची राणी मेरी यांच्या उपस्थितीत व्हर्सेलीसच्या राजवाड्यासमोर केला गेला .

मिनिटे आकाशात राहून व दीड मैलांचा प्रवास करून जेव्हा ते बलून खाली आले तेव्हा ते तीनही प्राणी सुखरूप आढळले .त्यानंतर बलूनमधून माणसाला पाठवायला हरकत नाही असा विश्वास निर्माण झाला!

लहरी बलून!

हॉट एअर बलूनचा एक फार मोठा तोटा होता .ते वारा नेईल त्या दिशेला जायचे !त्याच्यावर माणसाचे नियंत्रण नव्हते !त्यामुळे अनेक अपघात घडले .बलून भलत्याच ठिकाणी उतरत असे .अशा या बेभरवशाच्या बलून मधून प्रवास करणे म्हणजे एक दिव्यच होते.



फ्रांसच्या राजाचे विचित्र फर्मान!

पण असे असूनही अनेकजण ते साहस करायला तयार झाले .परंतु फ्रांसचा राजा सोळावा लुई याने फर्मान काढले की अशा मूर्ख प्रयोगासाठी माणसाचा जीव धोक्यात घालणे योग्य नव्हे .माँटगॉल्फिअर बंधूंचा विचारात पडले .अखेर मोठ्या मिनतवारीने राजाने परवानगी दिली पण एक अट घातली की या कामासाठी गुन्हेगारांनाच वापरावे !हे माँटगॉल्फिअर बंधूंना मान्य नव्हते .अखेर पुन्हा एकदा राजाला साकडे घातले गेले व राजाला आपला हट्ट सोडावा लागला !



मानवाच्या इतिहासातील एक अद्भूत घटना.

या ऐतिहासिक प्रयोगासाठी ज्या दोन भाग्यवान नागरिकांची निवड झाली त्यांची नावे होती जीन फ्रँको पिलेट्रे -द-रोझीए) Jean-Francois Pilatre de Rozier) व मार्क्विस द अरलँडस (Marquis d' Arlandes) .२१ नोव्हेंबर १७८३ रोजी हा प्रयोग बघण्यासाठी शेकडो लोक जमले होते . सर्वांना प्रश्न पडला होता की समोरचे हे बलून या दोघांसह वर जाईल की नाही .सर्वजण आ वासून बघत होते !बलून हळूहळू वर जाऊ लागले .३३० फुटांपर्यंत वर गेले असावे.



या क्षणापर्यंत जमिनीवरील प्रेक्षक वर्ग भीतीने अगदी शांत उभा होता .मार्क्सिने वरून आपल्या हातातील रंगीत रुमाल हलवायला सुरुवात केली आणि इतका वेळ श्वास रोखून धरलेल्या लोकांनी टाळ्यांचा कडकडाट केला .रोझीए व मार्क्सि यांनी फ्रान्समधल्या सीन नदीच्या साक्षीने ३०० फुट उंचीवरून ५ मैलांचा प्रवास २५ मिनिटात पूर्ण केला व त्यांचे बलून जमिनीवर सुखरूप उतरले .

अशा रीतीने मानवाने प्रथमच आकाशात उड्डाण करून एका नव्या युगास सुरुवात केली.



बलून इंग्लंडला पोचले

बलूनचे प्रयोग फ्रांस व आजूबाजूंच्या देशात चालले असताना इंग्लिश माणूस मागे कसा राहिल ? शिवाय त्यांच्या छातीत धडकी भरली होती की जर यदाकदाचित फ्रांसने बलूनच्या सहाय्याने हल्ला करायचे ठरवले तर त्याला अटकाव कसा करणार ? तेव्हा त्यांनीही १५ सप्टेंबर १७८४ रोजी एक बलून तयार करून उडवले .पण त्यासाठी त्यांना मदत घ्यावी लागली विन्सेंट लुनार्दी नावाच्या एका इटालियन माणसाची.

मोठ्यांची छोटी गोष्ट!

१५-९-१७८४ रोजी विन्सेंटने बलूनला बांधलेल्या मोठ्या पेटार्यात स्वतःबरोबर एक कबुतर ,एक मांजर व एक कुत्रा नेणे पसंत केले !पण झाले काय की कबुतर उडून गेले .मांजराने घाबरून पेटारयातून बाहेर उडी मारून पलायन केले .कुत्रा मात्र इमानीपणे शेवटपर्यंत विन्सेंट बरोबर राहिला .विन्सेंटने २४ मैलांचे अंतर जवळजवळ दोन तासात पार केले .या घटनेनंतर विन्सेंट हिरो झाला व अनेक मानसन्मान त्याच्या वाट्याला आले.



बलून अमेरिकेस पोचले

१७९३ साली बलून अमेरिकेस पोचले .जीन पेरी ब्लँकार्ड याने (Jean-Pierre Blanchard) फिलाडेल्फियात पहिले उड्डाण केले .त्यावेळी अमेरिकेचे प्रेसिडेंट वॉशिंग्टन जातीने हजर होते . जीन-पेरीने स्वतः बरोबर एक छोटा काळा कुत्रा ,काही शास्त्रीय उपकरणी घेतली होती .या उड्डाणा विषयी त्याने लिहिले आहे.

“ बलून शहराच्या ठराविक उंचीवर गेल्यावर मी खाली नजर टाकली अन् मला आश्चर्याचा धक्काच बसला .खाली जनसागर उसळला होता .मोकळ्या जागा ,घरांची छपरे ,रस्ते , गल्ल्याबोळ सारे काही माणसांनी फुलून गेले होते .ते दृश्य मी कायम मनात साठवून ठेवले आहे .४६ मिनिटात मी डेलाव नदी पार केली व न्युजर्सितल्या डबेरी या गावाजवळ बलून उतरवले.”



१७९४ : बलूनचा टेहळणी साठी उपयोग

फ्रांस व ऑस्ट्रिया यांच्यात युद्ध सुरु होते .फ्रांसने बलूनच्या सहाय्याने टेहेळणी करून युद्ध जिंकले.

यशात भागीदार नको म्हणून!

डॉ .जॉन जेफ्रीज



७-१-१७८५ : जीन-पेरीने पहिल्यांदा इंग्लिश खाडी बलूनमधून पार केली .त्याला लंडनला स्थाईक झालेल्या अमेरिकन फिजिशियन डॉ.जॉन जेफ्रीजने आर्थिक मदत केली व त्या मोबदल्यात त्याने जीन-पेरी बरोबर जाण्याची अट घातली . जीन-पेरीला त्याच्या यशात भागीदार नको होता .म्हणून त्याने जेफ्रीजला सांगितले की बलून तेवढे वजन बरोबर घेऊ शकणार नाही .हे सिद्ध करण्यासाठी त्याने त्याच्या पॅट मध्ये लोखंडाचे जाड जाड तुकडे लपवले व बलून उडू शकणार नाही हे सिद्ध करण्याचा प्रयत्न केला.पण ही त्याची लबाडी उघडकीला आली व त्याला नाईलाजाने जेफ्रीजला बरोबर घ्यावे लागले .त्यांनी डोव्हर ,इंग्लंड येथून उड्डाण केले.

त्याची भीती वेगळ्याच कारणाने खरी ठरली !अर्धेअधिक अंतर काटल्यावर त्यांच्या बलूनला भोक पडले व ते खाली खाली येऊ लागले .तेव्हा त्यांना बरोबर घेतलेले सर्व सामान फेकून द्यावे लागले .

इतकेच काय पण भर थंडीत अंगावरचे कोटही फेकून द्यावे लागले .अखेर वारा मदतीला आला .ते कसेबसे कॅलेपासून)फ्रांस (१२ मैल दूर उतरले .ते थंडीने गारठून गेले होते .पण ते सुखरूप उतरले यांचेच त्यांना समाधान होते.

यानंतर बलून मध्ये एक मोठी सुधारणा केली गेली .गरम हवा आणि हायड्रोजन वायु या दोन्हींचा वापर करण्याचे ठरले . हायड्रोजन भरलेले बलून व त्या खाली गरम हवेचा सिलिंडर अशी रचना केली गेली.



बलूनला झालेल्या पहिल्या अपघाताचा पहिला बळी!

१५ जून १७८५ : हाच प्रयोग फ्रांस ते इंग्लंड करायला फ्रेंच सरकारने पिलेत्रे द रोझिए व पेरी ज्युल्स रोमेन यांना पाचारण केले .त्यांच्या दुर्दैवाने बलूनचे उड्डाण होताच बलूनने पेट घेतला व ते बलून कोसळले .त्यात रोझिए व रोमेन या दोघांचाही अंत झाला .विलक्षण योगायोग असा की बलून मधून उड्डाण करणारा पहिला प्रवासी रोझिए हा बलूनला झालेल्या पहिल्या अपघाताचा पहिला बळी ठरला.

बलून उडवणे - एक फॅड!

युरोपमध्ये त्या काळात बलून उडवणे हे एक फॅडच झाले होते .परंतू बलूनमध्ये एक मोठी उणीव होती .वारा नेईल तिकडे ते जात असे !वाऱ्याच्या झोतामुळे बलून अनेकदा पेट घेई व शेतात पडून शेतकऱ्याचे नुकसान होत असे .याचा परिणाम असा झाला की फ्रेंच सरकारने अशा उड्डाणांवर बंदी घातली .त्यांच्या पावलावर पाऊल ठेऊन ऑस्ट्रिया ,स्पेन ,जर्मनी या देशांनीही तशीच बंदी घातली .तरीही अन्य ठिकाणी बलूनचे प्रयोग चालूच होते .



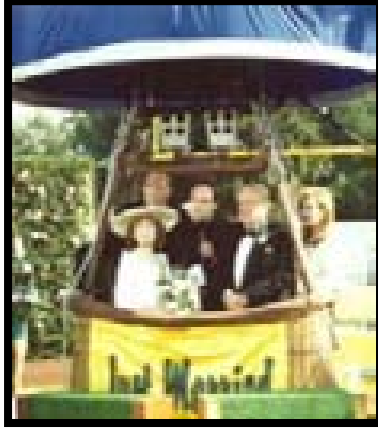
प्रेयसीसाठी जीवावर उदार!



१८२४ थॉमस हॅरिस एकदा आपल्या प्रेयसीला घेऊन बलूनमधून प्रवास करत होता .त्या बलूनला भोक पडून ते खाली कोसळू लागले .बलून खाली आपटून दोघांचाही जीव धोक्यात आला असता म्हणून प्रियकराने बलून मधून खाली उडी मारली .त्यामुळे बलून हलके झाले व हळूहळू खाली आले .



अधांतरी लग्न!



१८६५ साली न्युयॉर्क शहरात बलूनमध्ये लग्न लावून घ्यायची हौसही एकाने भागवून घेतली .त्यावेळी बलून मध्ये 'भटजी ,नवरा-नवरी ,बेस्टमॅन व मानकरीण' यांचा समावेश झाला होता .
)बाजूचे चित्र हे अलीकडचे असून त्यात किती दाटीवाटीने बसावे लागत असेल याची कल्पना येते(.

या घटनेला जवळ जवळ दीडशे वर्षे झाली असली तरी अजूनही अनेकजण बलूनमध्ये लग्न लावून घ्यायची हौस भागवून घेतात .



शीतल महाजन – बलूनमधून लग्नाच्या तयारीत

अगदी अलीकडील एक उदाहरण म्हणजे शीतल महाजनचे जीने उत्तर व दक्षिण ध्रुवावर पॅरा-जंपिंग करून जागतिक विक्रम केला आहे .तिने NRI वैभव राणे बरोबर १९-४-२००८ रोजी हॉट एअर बलूनमध्ये विवाह केला .त्यांचे बलून तेंव्हा ७०० फुट उंचीवर होते .टोपलीत) गोंडोला (त्यांच्या बरोबर भटजी मिलिंद बिल्डीकर व शीतलचे वडील कमलाकर महाजन होते .



बलूनचा असाही एक उपयोग

सप्टेंबर १८७० ते जानेवारी १८७१ : प्रशियन सैन्याने पॅरिस शहराला वेढा घातला त्यावेळी पॅरिसमधील नागरिकांनी प्रथमच बलूनचा हवाईसेवा म्हणून उपयोग करून घेतला .पंतप्रधानांसह ११० व्यक्तींना त्यांनी सुखरूप पॅरिसच्या बाहेर काढले .शिवाय ३० लाख टपाल पत्रे आणि ४०० संदेशवाहक कबुतरे पॅरिसबाहेर नेण्यात ते यशस्वी झाले .

प्रयोग अंगाशी आला!

पॅरिसमध्ये एकदा बलून उडवण्याचा जाहीर प्रयोग होता .दुर्दैवाने काही कारणांनी त्या दिवशी बलून उडाले नाही . जमलेल्या जमावाला फसवले गेल्याचे वाटले व त्यांनी चिडून जाऊन त्या चौघांनाही गोळ्या घालून ठार मारले.



प्राण्यांना आकाशात न्यायचे वेड!

बलूनला बांधून घोडा, बैल , हत्ती अशा प्राण्यांना हवेत वर न्यायचे आणि खाली सोडायचे असे एक वेडच लोकांना लागले होते !त्यात त्या बिचाऱ्या प्राण्यांचे काय हाल होत असतील याचा कुणी विचारच केला नाही !



आंद्रे जेकस गार्नारीन

पॅराशुट उड्यांचे गाजलेले विक्रम!

१ (आंद्रे जेकस गार्नारीन)

२२ ऑक्टोबर १७९७ : युद्ध समाप्तीनंतर बलून पुन्हा एकदा प्रकाशझोतात आले .शो-मेननी त्यात प्रामुख्याने भाग तला होता .आंद्रे जेकस गार्नारीन ह्या फ्रेंच माणसाने बलूनमधून १५०० फुटांवरून पॅराशुटच्या सहाय्याने उडी मारली .

२ (पर्सिव्हल ग्रीन स्पेन्सर ,इंग्लंड (Percival Green Spencer)

हा सुरुवातीच्या काळातील वैमानिक ,बलूनीस्ट व पराशुटीस्ट होता .२०-१२-१८८८ रोजी त्याने बलून मधून इंग्लिश खाडी पार केली .१४-९-१८८९ रोजी त्याने बलून मधून ड्रमकोंड्रा , आयर्लंड येथे २,५०० फुटांवरून पॅराशुटच्या सहाय्याने उडी मारली .तो हिंदुस्तानातही प्रयोग करण्यासाठी आला होता .त्याच्याकडून ही विद्या कलकत्याच्या बाबू रामचंद्र चटर्जी याने शिकून घेतली.



३ (बाबू रामचंद्र चटर्जी – (Babu Ramchandra Chatterjee)

बलून उडवणारा पहिला भारतीय

पर्सिव्हल ग्रीन स्पेन्सरची माहिती आपण सुरुवातीलाच घेतली आहे .१९-३-१८८९ रोजी तो हिंदुस्तानात आला होता .त्याने कलकत्याला त्याची बलूनच्या उड्डाणाची प्रात्यक्षिके केली .ती बघून बाबू रामचंद्र चटर्जी हे फारच प्रभावित झाले त्यांनी स्पेन्सरकडून बलून उड्डाणाचे शिक्षण घेतले .त्याबद्दल त्यांच्याकडून स्पेन्सरने रु.५०० -/ घेतले) .त्याकाळचे रु.५०० -/हि फार मोठी रक्कम होती(!

सुरुवातीला बाबूंनी स्पेन्सर बरोबर 'व्हाईसरॉय' नावाच्या बलूनमधून उड्डाण केले .नंतर बाबूंनी ते बलून विकत घेतले व त्याचे नाव ठेवले 'द सिटी ऑफ कलकत्ता' . ४-५-१८८९ रोजी त्यांनी आपला पहिला प्रयोग ८,००० लोकांच्या समोर केला .त्यांचे बलून ४० मिनिटांचा प्रवास करून २ मैलांवर असलेल्या सोडेपूर या खेड्यात उतरले.

त्यानंतर त्यांनी 'चटर्जी बलूनींग' नावाची कंपनी काढली .२७-६-१८८९ रोजी त्यांनी त्याचा दुसरा प्रयोग १०,००० प्रेक्षकांसमोर केला .बलूनमध्ये गॅस कमी पडल्यामुळे त्यांचे बलून उडू शकत नव्हते .प्रेक्षकांना निराश करू नये म्हणून त्यांनी एक अत्यंत धाडसी प्रयोग केला .त्यांनी त्यांच्या बलूनचे बास्केट काढून टाकले . त्यामुळे बलूनचे वजन खुपच कमी झाले .त्यानंतर त्यांनी बलूनच्या स्टीलच्या फ्रेमला लटकून खुसारोबाग ते अलाहाबाद असा प्रवास केला.



२२-३-१८९० रोजी त्यांनी 'एम्प्रेस ऑफ इंडिया' या बलूनमधून पॅराशुटच्या सहाय्याने ३,५०० फुटांवरून उडी मारली .त्यावेळी स्वतः :
पर्सिव्हल स्पेन्सर ,अवनींद्रनाथ टागोर ,योगीन्द्रनाथ सरकार हे हजर होते .त्याबद्दल चटर्जी यांचा मोठा सत्कार करण्यात आला.

त्यानंतर त्यांनी 'स्टार ऑफ इंडिया' नावाचे पॅराशुटच्या सहाय्याने उडी मारण्यायोग्य बलून खरेदी केले व पुढील ठिकाणी उडी मारण्याची प्रात्यक्षिक केली.

- १ (तीस हजारी ,दिल्ली .या उडी बद्दल त्यांना नवाब जलालउदौला महमद मुमताज याने मोठे बक्षिस दिले .
- २ (८-३-१८९१ रोजी लाहोर व नंतर रावळपिंडी येथे प्रयोग केले .
- ३ (नोव्हेंबर १८९१ मध्ये इंदोर येथे महाराजा इंदोर व व्हाईसरॉयच्या उपस्थितीत उडी मारली .
- ४ (फेब्रुवारी १८९२ मध्ये आग्रा येथे
- ५ (एप्रिल १८९२ मध्ये वाराणसी मध्ये असे प्रयोग केले.

९-८-१८९२ रोजी अशाच एका प्रयोगात बलूनमधून कोसळल्यामुळे चटर्जी यांना मृत्यू आला.



४ (कॅप्टन रिचर्ड व्हीलर (Capt. Richard Wheeler)

२९-९-१९५० रोजी रिचर्डने पॅराशूटच्या सहाय्याने १२,९३८ मीटर) ४२,४५० फुट = ८ मैल (उंचीवरून हॉलोमन ,एअर फोर्स बेस ,न्यू मेक्सिको येथून विमानातून उडी घेतली .या बद्दल त्याला 'फ्लायंग क्रॉस' बहाल करण्यात आला .

५ (जोसेफ किटिंगर) Joseph Kittinger(



१६-८-१९६० रोजी जोसेफने ३१.३ किमी उंचीवरून उडी मारली .त्याचा वेग ९८८ किमी ताशी) ६१४ मैल (होता .त्याला पॅराशूट उघडेपर्यंत ४ मिनिटे व ३६ सेकंद लागले . त्याचे पॅराशूट ५,५०० मीटरवर असताना उघडले गेले .त्याला एवढ्या उंचीवर घेऊन जाणाऱ्या बलूनमध्ये हेलियम हा वायू भरलेला होता .त्याच्या बलूनचे नाव होते एक्सेलसिअर) Excelsior III(

उडी मारण्यापूर्वी त्याने प्रार्थना केली ",हे देवा ,आता तूच माझे रक्षण कर "!

किटिंगर त्याच्या गोंडोला जवळ



६ (राशेल थॉमस) Rachel Thomas)

उत्तर ध्रुवावर पॅरा जम्पिंग करणारी पहिली भारतीय महिला

राशेल थॉमस हिने २००२ साली उत्तर ध्रुवावर पॅरा जम्पिंग करून पहिली भारतीय महिला होण्याचा मान मिळवला .त्याबद्दल तिला पद्मश्री व तेन्झिंग नॉर्गे पुरस्कार मिळाला.



७ (शीतल महाजन (Sheetal Mahajan) -उत्तरध्रुव व दक्षिणध्रुव यावर पॅराजम्पिंग



पुण्यातील एका मध्यमवर्गीय कुटुंबातील एक मुलगी म्हणजे शीतल महाजन .तिला काहीतरी भव्य-दिव्य करून दाखवायचे होते .पण नक्की काय करायचे याची काही कल्पना नव्हती.

योगायोगाने स्कॅडून लीडर कमल सिंग ओबेरॉय या पुण्याच्या नॅशनल डिफेन्स अकाडमीचे पॅराशुट जम्पिंगचे प्रशिक्षक यांच्या व्याख्यानातून प्रेरणा घेऊन तिने उत्तरध्रुवावर व दक्षिणध्रुवावर पॅराजम्पिंग करायचे ठरवले .

विशेष म्हणजे हे तिने कोणताही पूर्वानुभव नसताना करायचे ठरवले !

तिने उत्तर ध्रुवावर १८-४-२००४ रोजी १२,००० फुटांवरून उडी घेतली .हवामान मायनस ३७ डिग्री सेल्सिअस होते .मात्र पॅराशुट आपोआप उघडण्याची सोय होती .तिच्या बरोबर तिच्या दोन प्रशिक्षकांनीही उड्या घेऊन तिला प्रोत्साहन दिले .या पराक्रमाबद्दल तिला शिवछत्रपती पुरस्काराने सम्मानित करण्यात आले.

त्यानंतर तिने दक्षिण ध्रुवावर १५-१२-२००७ रोजी हवामान मायनस ३८ डिग्री सेल्सिअस असताना १५,००० फुटांवरून उडी घेतली . पॅराशुट आपोआप न उघडणारे असल्यामुळे तिला ते जमिनीपासून ४,००० फुटांवर असताना उघडावे लागले .या विक्रमाबद्दल तिला तेन्झिंग नॉर्गे पुरस्काराने सम्मानित करण्यात आले.

शीतल व राशेल मध्ये फरक एवढाच होता की राशेलने उत्तर ध्रुवावर उडी मारण्यापूर्वी बराच सराव केला होता .शीतलचा विशेष म्हणजे तिने प्रथमच अशी उडी मारली .त्यापूर्वी तिला विमानात बसण्याचा अनुभव देखील नव्हता !



८ ('स्काय इज द लिमिट')

आतापर्यंतची सर्वांत उंच उडी!

फेलिक्स बॉमगार्टनर (Felix Baumgartner)



इंग्रजीत एक म्हण आहे 'Sky is the limit'. तिचे हे उत्तम उदाहरण म्हणावे लागेल !

१४-१०-२०१२ रोजी ४३ वर्षीय फेलिक्स बलूनच्या सहाय्याने ३९ किमी उंचीवर गेला .
(साधारणतः प्रवासी विमाने ११ किमी उंचीवरून जातात.)

३९ किमी उंचीवरून त्याने उडी मारली .जमिनीवर यायला त्याला ४ मिनिटे २० सेकंदच लागले असते पण पॅराशूट उघडल्यामुळे वेग कमी झाला व पृथ्वीवर यायला त्याला साधारण १५ मिनिटे लागली .



त्याच्या बलूनमध्ये हेलियम हा हवेपेक्षा हलका वायू भरला होता .त्या बलूनला पॉलिएस्टचे अस्तर लावले होते .त्या बलूनची उंची २१२ मीटर म्हणजे साधारण ५० मजली इमारती एवढी होती . त्याने आवाजाच्या वेगापेक्षाही जास्त वेगाने म्हणजे १३३० किमी वेगाने उडी मारली) आवाजाचा वेग ११२५ किमी ताशी .(त्याने स्पेस सूट परिधान केला होता .तो सुखरूप जमीवर उतरला . त्याच्या बलूनचे नाव रेड बुल स्ट्रॅटोस) Red Bull Stratos) असे होते.



डावीकडून : जोसेफ किटिंजर आणि फ्रेलिक्स बॉमगार्टनर



जोसेफ किटिंजरने १९६० साली केलेला विक्रम ५२ वर्षांनंतर फेलिक्स बॉमगार्टनरने मागे टाकला .विशेष योगायोगाची गोष्ट म्हणजे ८४ वर्षीय जोसेफ किटिंजर स्वतः फेलिक्सचे अभिनंदन करायला हजर होता. इतकेच नाही तर फेलिक्सच्या ह्या योजनेत त्याचा प्रमुख सल्लागार देखील होता .



एअरशिप झेपेलिन

ऑन्नी गिफार या फ्रेंच इंजिनियरने एक एअरशिप तयार केले .त्या एअरशीपमध्ये गॅस भरून वाफेवर चालणाऱ्या इंजिनच्या सहाय्याने हे एअरशिप हवेत यशस्वी उडवले देखील .२४-९-१८५२ रोजी गिफारने पॅरिस ते व्हर्सेलीस हे २७ कि.मी.चे अंतर या एअरशिपच्या सहाय्याने ताशी ८ कि.मी .एवढ्या वेगाने पार केले . छोटे रडर आणि इंजिनच्या सहाय्याने एअरशिपला दिशा देता येत होती .परंतु पाहिजे तेवढे वळवता येत नव्हते. पुढे तो फार प्रगती करू शकला नाही .त्याचे डोळे अंधू झाले त्यामुळे त्याला नीट दिसत नव्हते .निराश अवस्थेत त्याने १८८२ साली आत्महत्या केली .त्याने आपली सारी संपत्ती देशाला मानव जातीच्या कल्याणासाठी व शास्त्रीय प्रगती साठी अर्पण केली .



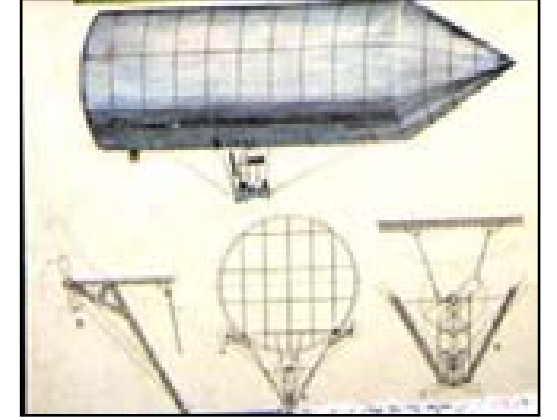
ऑन्नी गिफारचे एअरशिप

त्याचे नाव सुप्रसिद्ध आयफेल टॉवरवर कोरले गेले आहे.



डेव्हिड श्वार्झचे एअरशिप

१८९७ साली डेव्हिड श्वार्झ या हंगेरिअन माणसाने अल्युमिनियमचे एक एअरशिप तयार केले .त्यात गॅस भरून ते उडवण्याचा प्रयोग केला . त्याचे दुर्दैव असे की त्याचे हे एअरशिप यशस्वी उड्डाण करण्याच्या तयारीत होते .परंतु त्या पूर्वीच व्हिएन्नाच्या रस्त्यावर त्याला हृदय विकाराचा झटका येऊन त्यात त्याचा मृत्यू झाला.





सुधारीत एअरशिप

एअरशिपाचा आकार प्रचंड असतो .त्यात हायड्रोजन गॅस भरलेला असतो .बलून आणि एअरशिप मधला मुलभूत फरक म्हणजे एअरशिपला इंजिन बसवलेले असते .त्यामुळे ते पाहिजे त्या दिशेला वळवता येते .एअरशिपला 'डिरिजीबल' असेही म्हणतात) .डिरिजीबल म्हणजे ज्याला दिशा देता येते असे (



एअरशिपला झेपेलिन हे नाव मिळाले!

(Airship - Zeppelin)

१९०० साली काउंट फर्डिनंड फॉन झेपेलिन याने त्याचे पहिले एअरशिप LZ-1 हे १२८ मीटर लांबीचे व २७ कि.मी .ताशी वेग असलेले झेपेलिन तयार केले .त्यानंतर १९०५ साली LZ-2 आणि १९०६ साली LZ-3 अशी सुधारलेली एअरशिप्स तयार केली .एअरशिप पायोनियर काउंट फर्डिनंड फॉन झेपेलिन त्याच्यामुळेच एअरशिपला 'झेपेलिन' असे नाव मिळाले.





झेपेलिनचा सुवर्णकाळ

ह्युगो एक्नेर (Hugo Eckner) – निश्चयाचा महामेरू!

सुरिंग मास्ट

(झेपेलिन जेथे बांधून ठेवतात तो खांब)



हा एका जर्मन वर्तमानपत्राचा बातमीदार होता .योगायोगाने झेपेलिनची व त्याची गाठ पडली .झेपेलिनने त्याला आपल्या कंपनीत घेतले .त्यावेळी कंपनी आर्थिक संकटात होती कारण एअरशिप्स बनवायला प्रचंड खर्च येत असे .एवढा पैसा कसा जमावायचा हा प्रश्न होता.

जर्मनांचे राष्ट्रप्रेम

परंतु ह्युगोने जर्मन लोकांना आवाहन केले की जर्मनी हे एक अलौकिक कार्य करित आहे .जर्मनीचे नाव जगात व्हावे म्हणून ह्या कार्याला आर्थिक हातभार लावावा .ह्याचा योग्य तो परिणाम झाला .जर्मन लोकांनी सढळ हाताने मदत केली .

ह्युगोने 126-ZP या नावाचे एक मोठे झेपेलिन तयार केले .त्याची लांबी २३० मीटर एवढी होती .त्याचा वेग ताशी १२० किमी एवढा होता .२० प्रवासी घेऊन ते झेपेलिन जर्मनी ते अमेरिका प्रवासाला निघाले .वाटेत वाईट हवामान , इंजिन बंद पडणे ,संपर्क तुटणे असे अनेक अडथळे आले .त्यांना यशस्वी तोंड देत ,अटलांटिक महासागर पार करून , झेपेलिन न्यूयॉर्कला १३-१०-१९२४ रोजी पोचले .ह्युगोला व त्याच्या कंपनीला भरपूर प्रसिद्धी मिळाली .

यानंतर ह्युगोने ग्राफ झेपेलिन या भव्य एअरशिपची निर्मिती केली .आठ वर्षांच्या काळात १३,११० प्रवासी वाहून नेले .ह्युगोने ग्राफ झेपेलिन मधून पृथ्वी प्रदक्षिणा केली .

विमानाच्या इतिहासातील झेपेलिनचे पर्व समाप्त झाले



हिंडेनबर्ग भस्मसात झाले

या यशाने अधिक प्रेरित होऊन ह्युगोने ग्राफ झेपेलिनपेक्षा आकाराने मोठे व अधिक वेगवान असे 'हिंडेनबर्ग' हे झेपेलिन बनविले .दुर्दैवाने हे झेपेलिन ६-५-१९३७ रोजी लेकहर्स्ट ,न्यू जर्सी येथे मुरिंग मास्टवर) झेपेलिन जेथे बांधून ठेवतात तो खांब (आपटून नष्ट झाले .या अपघातात ९७ पैकी ३५ प्रवासी ठार झाले परंतु सुदैवाने त्यातले ६२ प्रवासी आश्चर्यकारकरित्या आपले प्राण वाचवू शकले . त्या नंतर जर्मनीने एअरशिप्स बनवणे बंद केले.



ब्रिटनचा सहभाग-

१९१९ साली ब्रिटनने त्यांचे पहिले एअरशीप R 34-हे तयार केले .या एअर शिपने अटलांटिक महासागर दोनदा पार केला .परंतु जानेवारी १९२१ मध्ये यॉर्कशायरच्या टेकडीवर आदळून ते नष्ट झाले.

R 101-- घाई नडली!



त्यानंतर १९३० साली ब्रिटनने R 101-हे जगातील सर्वात मोठे झेपेलिन तयार केले .हे झेपेलिन राजकीय दबावामुळे घाईघाईने तयार करून एक प्रयोग म्हणून हिंदुस्तानला निघाले .वाटेत वादळी पावसात सापडल्यामुळे पॅरीस जवळच्या एका टेकडीवर आदळून जळून खाक झाले . त्यातील सर्वच्या सर्व ४८ लोक ठार झाले .त्या मृत पावलेल्या लोकात ते झेपेलिन तयार करणारे डिझायनर वगैरे असे सहा जण होते .त्या घटनेनंतर ब्रिटनने एअरशिप्स बनवणे बंद केले.



अमेरिकेतही मोठे अपघात

अमेरिकेत त्याच सुमारास 'अक्रॉन' व 'मॅकॉन' अशी नावे दिलेली झेपलिनस वापरण्यात येत होती .अक्रॉनला ४-४-१९३३ रोजी अपघात होऊन त्यात ७६ पैकी ७३ प्रवासी ठार झाले ,तर १९३५ साली खराब हवामानामुळे १२-२-१९३५ रोजी मॅकॉनला समुद्रात उतरावे लागले व त्यात ७६ पैकी दोन प्रवासी ठार झाले . अमेरिकन नौदलाचे ZPG3W हे एअरशीप ६-७-१९६० रोजी समुद्रात कोसळून त्यातील सर्वच्या सर्व १८ प्रवासी ठार झाले .या घटनेनंतर अमेरिकेने एअरशिप्स तयार करणे सोडून दिले व अशा रीतीने जगात एअरशिप्सचा वापर बंद झाला.

एअरशिप्सची ऐतिहासिक कामगिरी विसरता येणार नाही .मात्र विमानाच्या इतिहासातील एक पर्व समाप्त झाले.

असे असले तरी आजही काही एअरशिप्स जाहिरातींसाठी किंवा जॉयराईडसाठी वापरली जात आहेत.



झेपेलिन चालवणारी जगातील पहिली महिला – कॅथरिन बोर्ड



२००८ साली ग्राफ झेपेलिन कंपनीने एक नवीन झेपेलिन तयार केले . याच कंपनीने पूर्वी हिंडेनबर्ग हे झेपेलिन तयार केले होते .त्याकाळी झेपेलिनसाठी हायड्रोजन वायुचा वापर करीत असत .पण ह्या नवीन झेपेलिनमध्ये हेलियम वायुचा वापर केला गेला .हा वायू 'नॉनफ्लेमिबल' म्हणजे आग न लागणारा असल्यामुळे सुरक्षित समाजाला जातो . या नव्या झेपेलिनचे नाव 'युरेका झेपेलिन एन.टी.' असे ठेवले .



'एन.टी' .म्हणजे 'न्यू टेक्नॉलॉजी' ,नवीन तंत्रज्ञान .यात १२ प्रवासी बसू शकतात .याची लांबी ७५ मीटर) २४६ फुट (असून ते १,२०० फुटांवरून ताशी ४० मैल वेगाने जाते .हवेपेक्षा हलके असल्यामुळे तरंगत असल्याचा अनुभव वेगळाच असतो .ही झेपेलिन जरी जर्मनीत तयार केली गेली असली तरी ती अमेरिकेतील सानफ्रान्सिस्को या शहराभोवती प्रवाशाना फिरवून आणण्यासाठी वापरली जात आहेत . या १ तासाच्या प्रवासासाठी अनेकजण उत्सुक असतात .

याचे आणखी एक वैशिष्ट्य म्हणजे 'कॅथरिन बोर्ड' नावाची एक महिला ते चालवते.

अशा तऱ्हेचे झेपेलिन चालवणारी ती जगातील पहिली महिला वैमानिक आहे.



हवेपेक्षा जड विमान उडविण्यात यश मिळविले.
राईट बंधूंचे पहिले ऐतिहासिक उड्डाण
 (Wilbur and Orville Wright)

पहिल्या विमानोड्डाणा आधी राईट बंधूंनी ग्लायडर उडविण्याचे प्रयोग केले होते .१९०२ साली किल डेव्हिल हिल्स येथे त्यांनी ग्लायडरला रडर) सुकाणू (बसवून ते यशस्वीपणे उडवले होते .हेच अनुभव जमेला धरून त्यांनी त्यांचे पहिले विमान तयार केले व त्या विमानातून मानवाच्या इतिहासातील पहिले उड्डाण केले .



१७ डिसेंबर १९०३ हा दिवस मानवाच्या इतिहासात सुवर्णाक्षरांनी लिहिला गेला आहे .त्या दिवशी विल्बर व ऑर्व्हिल या राईट बंधुंनी प्रथमच हवेपेक्षा जड असे विमान उडविण्यात यश मिळविले .

विमानाला खाली चाके नव्हती!

विमान झोपून चालवावे लागे!

विमानाचे पंखे मागच्या बाजूस होते!



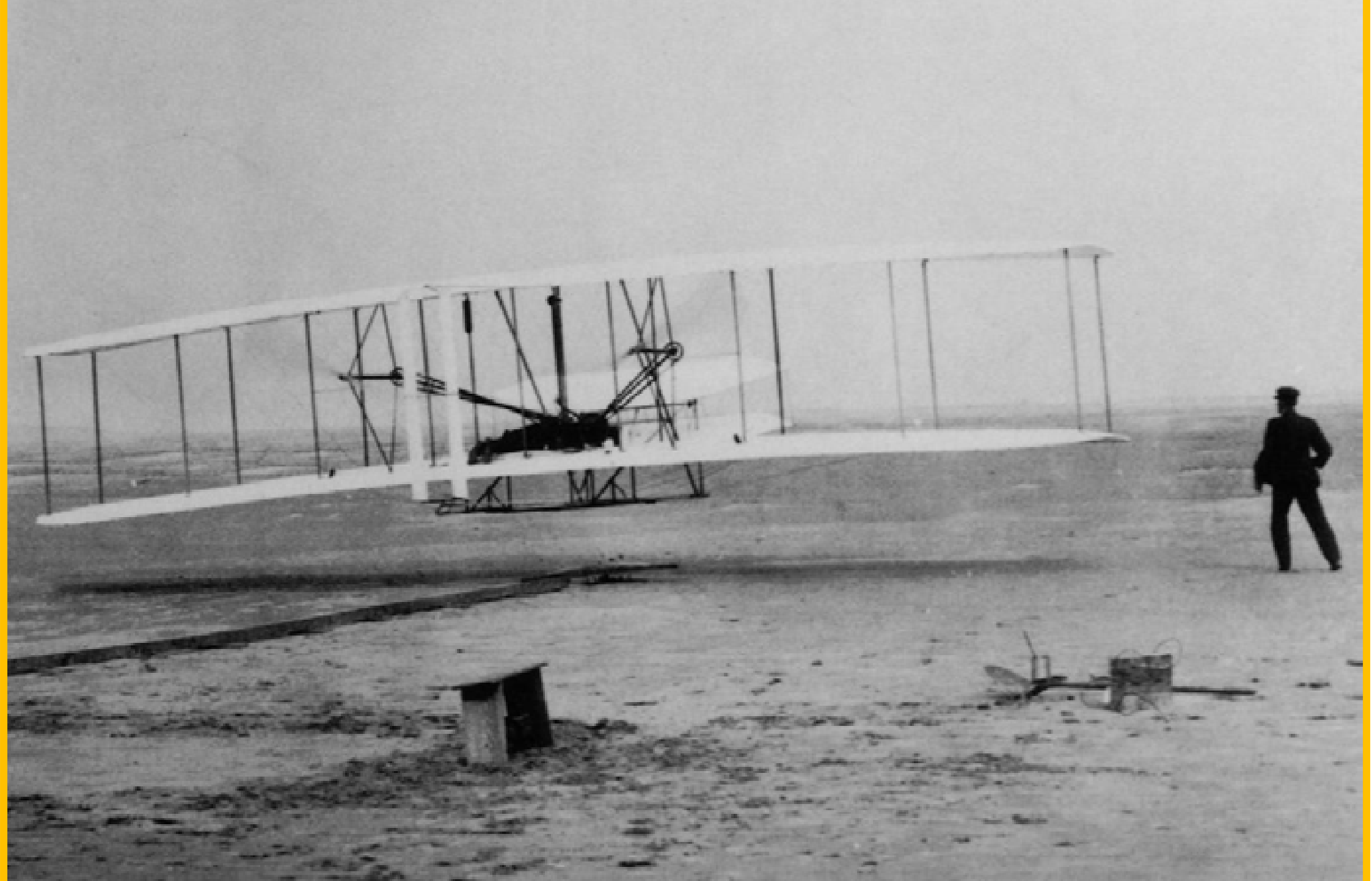
चाके नसल्यामुळे विमान उडवण्यासाठी लाकडाच्या ओंडक्यांचा एक १८ मीटर लांबीचा रूळ तयार करून वापरला .रुळावर विमान ठेवले की ते एका बाजूला जमिनीला टेकायचे .त्यामुळे विमान उडेपर्यंत ते विमान हाताने धरून त्याच्या बरोबर धावत जावे लागे!

ओहियो राज्यातील डेटन हे राईट बंधुंचे राहाण्याचे ठिकाण .पण त्यांना किटी हॉक या ९५० किमी अंतरावरील सपाट वालुकामय ,विरळ लोकवस्ती असलेला प्रदेश निवडावा लागला .विमान कुठे उतरवावे लागेल याचा अंदाज नसल्यामुळे वाळवंटी प्रदेशाची निवड केली .त्यामुळे कुणाचे काहीही नुकसान होणार नाही याची काळजी घेतली गेली.

आधी ठरल्या प्रमाणे पहिले उड्डाण धाकटा भाऊ ऑर्व्हिल याने केले .विल्बरने विमानाचे टोक धरून विमान ट्रॅकवर स्थिर ठेवले .या पहिल्याच उड्डाणात विमानाने १२० फुट) ३६.५ मीटर (अंतर १२ सेकंदात पार करून इतिहास घडवला.

त्याच दिवशी आलटून पालटून दोघा भावांनी एकूण ४ उड्डाणे केली .शेवटचे उड्डाण विल्बरने केले .त्याने २६० मीटर अंतर ५९ सेकंदात पार केले .

काही तासातच केवढी प्रगती झाली.





यशाची खात्री व पहिल्या उड्डाणाचे छायाचित्र!

यापूर्वीही राईट बंधूंनी अनेक वेळा प्रयत्न केले होते पण यश मिळाले नाही .एक गोष्ट मात्र ते नियमित करित ,दर वेळेस ते फोटोग्राफरला बरोबर नेत असत .कारण त्यांना खात्री होती की त्यांचा हा प्रयोग एके दिवशी नक्की यशस्वी होईल .त्यामुळे पहिल्या ऐतिहासिक उड्डाणाचे छायाचित्र आपण पाहू शकतो !

त्यांचे हे पहिलं 'फ्लायर' विमान अमेरिकेच्या 'नॅशनल एअर अँड स्पेस म्युझियम' , वॉशिंग्टन येथे ठेवले आहे.



सागरी विमाने



यांचे अनेक प्रकार आहेत .सी-प्लेन्स ही आकाराने छोटी असतात .यांना फ्लोट प्लेन्स असेही संबोधतात .त्यात अँफिबीयन प्रकारची विमाने पाण्यावर जशी वापरता येतात तशी जमिनीवर पण वापरता येतात .याउलट फ्लायिंग बोट्स ही फक्त पाण्यावरच वापरता येतात .ती आकाराने खूप मोठी असतात त्यामुळे त्यांची प्रवासी वाहून नेण्याची क्षमता देखील मोठी असते .



जून १९०५ साली फ्रेंच एअर क्राफ्ट डिझायर गॅब्रिएल व्होसीन) Gabriel Voisin) याने पॅरिसमधील सीन नदीवर पहिला प्रयोग केला .त्या विमानाला इंजिन नसल्यामुळे 'टोव' करून म्हणजे दुसऱ्या बोटीने खेचून उडवले गेले.



१९१० साली जगातलं पाहिलं फ्लोट प्लेन 'ला कॅर्नाड' याने तयार केले.

१९११ साली ब्रिटीशांनी पाहिलं फ्लोट प्लेन अॅव्हरो-डी हे तयार केले .१९११ साली अमेरिकेतही ग्लेन कर्टिस याने 'हायड्रो एअरोप्लेन' तयार केले .



२७-३-१९१९ रोजी अल्बर्ट रिड याने पहिल्यांदाच फ्लाइंग बोटिने अटलांटिक महासागर पार केला.

दुसऱ्या महायुद्धात मिलिटरी सी-प्लेन्स मोठ्या प्रमाणात वापरली गेली.

सागरी विमानांचा फायर फायटींगसाठी तसेच सी-गार्ड म्हणूनही उपयोग होतो.



एअरक्राफ्ट कॅरिअर



जुन्या काळातली बोट

ज्या बोटींवरून विमाने उडवली जातात – उतरवली जातात त्या बोटींना एअर क्राफ्ट कॅरिअर म्हणतात .यासाठी वापरली जाणारी विमाने फक्त लढाऊ कामासाठीच वापरली जातात .यातून सहसा प्रवासी वाहतुक होत नाही.

ज्या बोटींवर अशी सोय असते त्यांचा वरचा भाग सपाट करून त्याचा रन-वे सारखा वापर केला जातो .



अत्याधुनिक बोट

विमान उतरवताना विशेष काळजी घ्यावी लागते .छोट्या जागेत विमान उतरवणे फारच अवघड असते .विमान बोटीवर उतरवल्यावर त्याचा वेग कमी करण्यासाठी बोटीवर आडव्या तारा बांधलेल्या असतात .विमानाचा हुक त्या तारात अडकतो व विमान थांबते.

१९१८ साली पहिली बोट HMS Argus ही ब्रिटीश रॉयल नेव्हीसाठी बांधली गेली .दुसऱ्या महायुद्धात असल्या बोटींचा फार मोठा उपयोग केला गेला .हेलिकॉप्टरसाठीही या बोटींचा उपयोग केला गेला .

जवळ जवळ प्रत्येक राष्ट्राच्या आरमारात अशा बोटींचा समावेश असतो.



भारताची पहिली विमानवाहू युध्दनौका 'विक्रान्त' ही होती हे आपणास माहित आहेच.

युद्धात विमानांचा विनाशाकरीता दुरुपयोग!



कितीही सुधारला तरी माणसाचा विध्वंसक स्वभाव जात नाही !
 विमानांचा उपयोग अगदी सुरुवातीच्या काळापासून ते आजतागायत युद्धात विनाशासाठी केला जात आहे .बलूनच्या बाबतीतही अगदी हेच घडले .दुसऱ्या महायुद्धात जपानने नऊ हजार बलूनमध्ये बाँब ठेऊन ते अमेरिकेच्या पश्चिम किनाऱ्यावर टाकण्यासाठी पाठवले .परंतु त्यातील अगदी थोडे अमेरिकेपर्यंत पोचले !त्याचा फार मोठा परीणाम झाला नाही हा भाग वेगळा !
 त्यानंतर जपानने पर्ल हार्बरवर बाँब टाकून मोठा संहार केला . जणूकाही त्याचा वचपा काढण्यासाठीच अमेरिकेने दुसऱ्या महायुद्धात जपानवर अणुबाँब टाकले!



आल्बेर्टो सँटोस -ड्युमाँ — (Alberto Santos-Dumont)



१८९८ साली आल्बेर्टोने स्वतः एक बलून तयार केले व उडवले .त्या नंतर त्याने एअर शिप्स तयार करायला सुरुवात केली.



१९-१०-१९०० रोजी त्याने पहिल्यांदाच हायड्रोजन गॅस भरून एक एअरशीप बनवले व ते आयफेल टॉवर भोवती फिरवून यशस्वी उड्डाण केले.

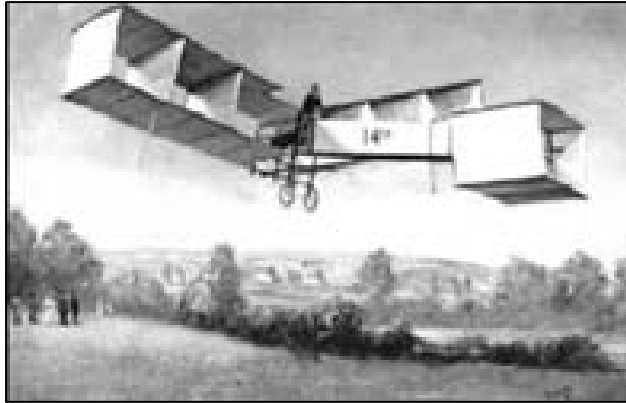
लोक तारी त्याला कोण मारी?

त्याला एअर शिप मधून पॅरिस शहरावर उड्डाण करायला आवडायचे .एकदा तो एका हॉटेलच्या छतावर आपटला व तेथेच लोंबकळत राहिला .लोकांनी त्याची सुटका केली व तो वाचला.



औदर्याचा महामेरू!

१९ ऑक्टोबर १९०१ रोजी त्याने 'पार्क सेंट क्लाउड' ते आयफेल टॉवर व परत हे ११ किमीचे अंतर ३० मिनिटात पार करून स्पर्धा जिंकली .परंतु ऐनवेळी काही नियम बदलून आयोजकांनी त्याला ते १,२५,००० फ्रँक्सचे बक्षीस नाकारले .लोकांनाही ते आवडले नाही .त्याने आयोजकांशी झगडून ते बक्षीस मिळवले .ते बक्षीस मिळताच त्यातले ७५,००० फ्रँक्स त्याने पॅरिसमधील गरीबांना वाटून टाकले .व उरलेले सगळे फ्रँक्स त्याच्या कंपनीतल्या कामगारांना बोनस म्हणून वाटून टाकले .



नशीब फळफळले!

आल्बर्टो मुळचा ब्राझीलचा असल्यामुळे ब्राझील सरकारनेही त्याला तेवढ्याच रकमेचे १,२५,००० फ्रँक्सचे बक्षीस जाहीर केले व एक सोन्याचे पदक बहाल केले.
१९०४ साली आल्बर्टो अमेरिकेस गेला .त्याला अमेरिकन प्रेसिडेंट थिओडर रूझवेल्ट यांनी खास भेटीस बोलावले.

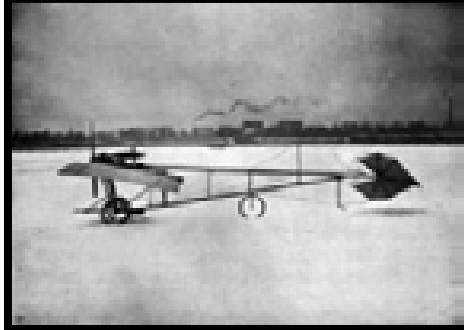


आल्बर्टोने त्याचे 'नंबर ७' रेसर हे एअर शिप बोटीने अमेरिकेस मागवले .तिथे एक स्पर्धा जाहीर झाली होती व त्या स्पर्धेच्या विजेत्याला १,००,००० डॉलर्सचे बक्षीस जाहीर केले होते .ती स्पर्धा अशी होती की २४ किमीचे अंतर इंग्रजी 'L' ह्या अक्षराच्या आकाराच्या ३ राउंड ट्रीप मारायच्या व अलगद उतरायचे .

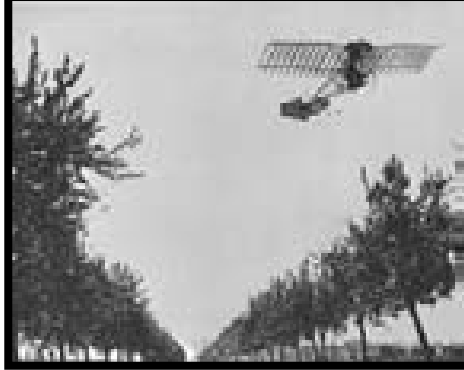
आल्बर्टोला स्पर्धा जिंकण्याची खात्री होती .परंतु ऐनवेळी त्याच्या लक्षात आले की त्याच्या एअर शिपच्या गॅसच्या बॅगेचे मोठे नुकसान झाले आहे .हे मुद्दाम केले असावे असा त्याला संशय आला .तो स्पर्धेत भाग घेऊ शकला नाही .त्यानंतर बोस्टनला झालेल्या स्पर्धेच्या वेळीही हाच अनुभव आला व त्याची खात्रीच पटली की हे कृत्य कुणीतरी मुद्दाम करीत आहे .त्यामुळे रागावून तो *पॅरिसला* परतला .*पॅरिसला आल्यावर* आल्बर्टोने २३ ऑक्टोबर १९०६ रोजी ' 14-bis' हे विमान तयार केले व मोठ्या जनसमुदायासमोर ६० मीटर्सचे) १९७ फुट (अंतर ६ सेकंदात पार केले .त्यानंतर थोड्याच दिवसात २२० मीटर्सचे अन्तर २१.५ सेकंदात उडवून मोठी मजल मारली.



विमानाचा 'आद्य प्रणेता'



चाके असलेले विमान उडवण्यात आल्बेर्टोला राईट बंधूंच्या अगोदर यश आले .त्यामुळे त्यालाच विमानाचा 'आद्य प्रणेता' मानणारे अनेक लोक आहेत .



त्यानंतर आल्बेर्टोने 'दम्वाझेल' Demoiselle हे छोटेसे विमान तयार केले .या विमानाला रडर व एलेरॉन या दोन्हीची सोय विमानाच्या शेपटीकडे केली होती .त्यामुळे विमान हवे तसे वळवता येत होते



पहिल्या मनगटी घड्याळाची प्रतिकृती



गरज ही शोधाची जननी असते अशा अर्थाची एक म्हण आहे .या उत्तीचा प्रत्यय येईल अशी एक घटना आल्बर्टोच्या आयुष्यात घडली .विमान उडवताना दोन्ही हात 'कंट्रोल'वर ठेवावे लागत असल्यामुळे आल्बर्टोला घड्याळ बघता येत नसे .त्याकाळी घड्याळ खिशात ठेवायची पद्धत होती .स्त्रिया मनगटावर घड्याळ एक दागिना म्हणून बांधीत असत . आल्बर्टोने त्याचा मित्र लुईस कार्टियर (Louis Cartier) याला आपली अडचण सांगितली व लुईसने मनगटावर पट्ट्याने बांधता येईल असे एक घड्याळ तयार करून दिले .ते इतके लोकप्रिय झाले कि आजतागायत ते मनगटावरच बांधले जात आहे .२० ऑक्टोबर १९७९ रोजी पॅरिसच्या म्युझियममध्ये त्याचे घड्याळ त्याच्या पहिल्या विमानाच्या प्रतिकृती शेजारी ठेवण्यात आले आहे .

त्याचे शेवटचे उड्डाण ४ जानेवारी १९१० रोजी झाले .विमान उतरवत असताना त्याच्या विमानाला अपघात झाला पण सुदैवाने तो वाचला . मात्र काही महिन्यातच तो आजारी पडला .त्याला व्हर्टिगोचा त्रास होऊ लागला .त्याच्या दृष्टीला दोन दोन प्रतिमा दिसू लागल्या .त्यामुळे त्याला विमानच काय पण कार चालवणे देखील अशक्य झाले .यामुळे त्याला डिप्रेसनचा त्रास होऊ लागला .१९३१ साली तो त्याच्या मायदेशी – ब्राझीलला' परत गेला.

पहिल्या महायुद्धात विमानांचा संहारासाठी झालेला उपयोग पाहून अल्बर्टो अधिकच अस्वस्थ झाला .त्याची परिणती २३ जुलै १९३२ रोजी त्याने आत्महत्या करण्यात झाली.



विमान अपघातातला पहिला बळी

१७-९-१९०८ रोजी ऑर्व्हिल व थॉमस सेल्फ्रीज हे 'राईट फ्लायर' या विमांतून प्रवास करीत होते .काही तांत्रिक बिघाडामुळे विमान १५० फुटांवरून खाली कोसळले व ऑर्व्हिल बचावला पण थॉमस सेल्फ्रीजचा मृत्य झाला .अशा रीतीने थॉमस सेल्फ्रीज हा विमान अपघातातला जगातला पहिला बळी ठरला!



लुई ब्लेरीओ - (Louis Bleriot)

लुई ब्लेरीओ या फ्रेंच माणसाने स्वतः विमान तयार केले व त्या विमानाला 'नंबर इलेव्हन' हे नाव दिले. त्या पूर्वीही त्याने विमाने तयार करून उडवण्याचा सराव केला होता. १९०८ साली 'डेली मेल' या वृत्तपत्राने जाहीर केले की जो विमानाने इंग्लिश खाडी पार करील त्याला १००० पौडाचे बक्षीस दिले जाईल. लुई ब्लेरीओने ते बक्षीस पटकावण्याचा निर्धार केला.

पहिल्यांदा इंग्लिश खाडी ओलांडली!

२४ जुलै १९०९ रोजी त्याने त्याच्या 'नंबर इलेव्हन' या विमानाच्या सहाय्याने २५ मैल इंग्लिश खाडी ३७ मिनिटात ओलांडून ते बक्षीस पटकावले. त्याचे 'नंबर इलेव्हन' हे विमान पॅरीस येथे म्युझियममध्ये ठेवण्यात आले आहे.



जेआरडी टाटांचे प्रेरणास्थान!

लुई ब्लेरीओची आणखी एक आठवण आपल्या दृष्टीने महत्वाची आहे. जे.आर.डी. टाटा यांचे वडील रतनजी टाटा यांनी एका फ्रेंच बाईशी लग्न केले होते. त्यांचे घर लुई ब्लेरीओच्या घराजवळच होते. लुई ब्लेरीओ त्याची विमाने त्यांच्या घराच्या समोर असलेल्या समुद्र किनारी वाळूवरून उडवत असे, जेआरडी तेव्हा सात-आठ वर्षांचे असतील. लुई ब्लेरीओची उड्डाणे पाहून आपणही वैमानिक व्हावे ही आवड त्यांच्यात त्याच वेळी निर्माण झाली.



ब्लान्शे स्टुआर्ट स्कॉट (Blanche Stuart Scott)

अमेरिकेची पहिली अनधिकृत (!) वैमानिक महिला



ग्लेन कर्टिसची एकमेव महिला शिष्या .त्याने तिला सुरुवातीला फक्त 'टॅक्सिंग'चा सराव करायला सांगितले !एव्हडे करूनच तो थांबला नाही तर त्याने तिने उड्डाण करू नये म्हणून लिव्हरच्या मागे एक लाकडाचा ठोकळा ठेवला) limiter .(परंतु एके दिवशी) ६-९-१९१० रोजी (ती सराव करत असताना अचानक तो ठोकळा सरकला) तिनेच तो मुद्दाम सरकवला अशीही शक्यता काहींनी बोलून दाखवली .(काहीही असले तरी तिच्या विमानाने उड्डाण केले .पण ती डगमगली नाही .तिने ४० फुट उंचीवरून उड्डाण करून विमान सुखरूप परत उतरवले .अशा तऱ्हेने ती अमेरिकेची पहिला महिला वैमानिक झाली .पण तो मान तिला दिला गेला नाही कारण तिचे हे उड्डाण पूर्व नियोजित नव्हते!

मात्र नंतर तिने वैमानिकाचा परवाना मिळवला व ती स्टंट पायलट म्हणून नावारूपाला आली .तिला 'Tomboy of the Air' असेही म्हणू लागले .१९११ मध्ये तिने ६० मैलांचे उड्डाण करून एक विक्रम स्थापित केला. नंतर तिला टेस्ट पायलटचा बहुमानही मिळाला . जे पायलट नव्या डिझाईनची विमाने पहिल्यांदाच उडवतात त्यांनाच हा मान मिळतो.

महिलांना मेकॅनिक्स किंवा इंजिनिअर होऊ दिले जात नाही याचा **निषेध म्हणून १९१६ साली ती अकाली निवृत्त झाली** .तिला दीर्घ आयुष्य लाभले व वयाच्या ८४ व्या वर्षी तिचे निधन झाले .

तिच्या स्मरणार्थ यु.एस .सरकारने ३०-१२-१९८० रोजी पोस्टाचे तिकीट काढले.





बेसिका राय्शे - Bessica Raiche

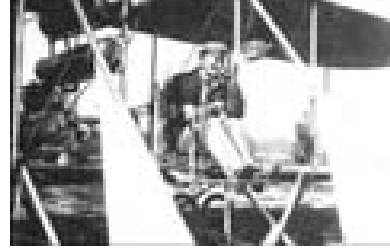
अमेरिकेची पहिली अधिकृत महिला वैमानिक १८८५ - १९७०

तिने व तिच्या पतीने मिळून राईट बंधूंच्या विमानासारखेच एक विमान तयार केले .राईट बंधुनी जाड कॅनव्हास वापरला होता .त्यांनी त्या ऐवजी वजनाने हलके सिल्कचे कापड व बांबूचा वापर केला .

१६-९-१९१० रोजी स्वतःच्या घराच्या आवारात तयार केलेल्या विमानातून बेसिकाने यशस्वी उड्डाण केले .हे तिचे उड्डाण तिने आधी तयारी करून व तसे जाहीर करून केले म्हणून ब्लान्शे स्टुआर्ट स्कॉटच्या ऐवजी तिला पहिल्या महिला वैमानिकाचा मान मिळाला .तिला 'एरॉनॉटिकल सोसायटी ऑफ अमेरिका'ने मान्यता दिली. ब्लॉन्शे व बेसिकाच्या उड्डाणात फक्त १० दिवसांचे अंतर होते.



कॅलब्रेथ रॉजर्स (calbraith Rodgers) – एक जिद्दी वैमानिक



१९११ मध्ये कॅलब्रेथ रॉजर्स या अमेरिकन माणसाने न्यू यॉर्क ते लॉंग बीच ,कॅलिफोर्निया एवढे अंतर ८४ दिवसात कापले .वाटेत त्याला ७० वेळा उतरावे लागले .आणि प्रत्येक वेळी त्याचे विमान उतरताना आपटून ,मोडून पडत असे .नंतर ते विमान दुरुस्त करून तो पुढचा मार्ग आक्रमित असे .या उद्योगात त्याला विमानाचे सर्वच भाग बदलावे लागले .प्रत्यक्ष अंतर कापायला त्याला फक्त ३ दिवस आणि १० तासच उडावे लागले .इतर दिवस विमानाची दुरुस्ती करण्यात गेले .*जिद्दीचे व चिकाटीचे हे उत्तम उदाहरण होय.*



हॅरिएट क्विम्बी – (Harriet Quimby) इंग्लिश खाडी पार करणारी पहिली महिला



*हॅरिएट क्विम्बी ही एक सौंदर्यवती स्त्री होती .तिला नाटकात काम करायची आवड होती . पण ती एक पत्रकार ,फोटोग्राफर झाली !त्यानंतर ती वैमानिक झाली.

१-८-१९११ रोजी तिने रात्री विमान चालवण्याचे धाडस देखील केले .

लुई ब्लेरीओचे विमान घेऊन १६-४-१९१२ रोजी डोव्हर ,इंग्लंड ते कॅले ,फ्रांस १ तासात इंग्लिश खाडी ओलांडली .एवढा मोठा पराक्रम करून सुद्धा तिला प्रसिद्धी मिळाली नाही कारण एक दिवस आधीच म्हणजे १५-४-१९१२ रोजी प्रसिध्द टायटॅनिक बोट बुडाली होती .

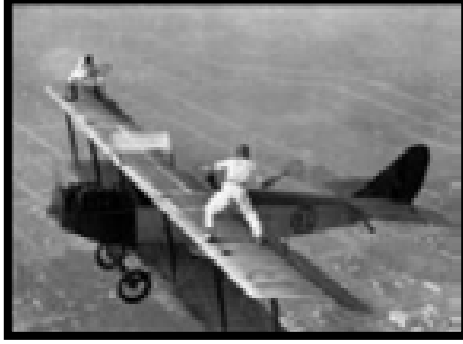


त्यामुळे त्या बातमीपुढे हॅरिएटचा पराक्रम झाकला गेला !

१-७-१९१२ रोजी स्पर्धेत उड्डाण करित असताना विमानात अचानक बिघाड होऊन ते कोसळले व त्यात हॅरिएटचा दुर्दैवी अंत झाला .केवळ ११ महिन्यांची हॅरिएटची कारकीर्द संपुष्टात आली.



बार्नस्टॉर्मिंग



पहिल्या जागतिक महायुद्धाच्या काळात) १९१४ - १९१८ (हजारो विमाने तयार केली गेली .त्यांचा उपयोग मुख्यत्वे शत्रूच्या गोटातील बातम्या मिळवणे ,टेहळणी करणे , शत्रूच्या छावण्यांचे फोटो घेणे ,बॉम्बिंग करणे यात होत असे .

युद्धानंतर या विमानांचा फारसा उपयोग नसल्यामुळे अमेरिकन सरकारने युद्धात

वापरलेली हजारो विमाने स्वस्तात विकायला काढली .अनेक मिलिटरी

वैमानिकांनी ती खरेदी केली आणि त्यांचा उपयोग रोमहर्षक व साहसपूर्ण उड्डाणांसाठी केला .त्यालाच बार्नस्टॉर्मिंग असे म्हणतात .विमानांच्या सहाय्याने हवेत गिरक्या घेणे , विमान उडत असताना त्याच्या पंखाच्या एका टोकापासून ते दुसऱ्या टोकापर्यंत चालत जाणे ,एका विमानाच्या पंखावरून दुसऱ्या विमानाच्या पंखावर हवेत उडी घेणे असे अचाट व साहसपूर्ण प्रकार केले गेले .





पहिला भारतीय आणि पहिला महाराष्ट्रीयन वैमानिक दत्तात्रय लक्ष्मण पटवर्धन उर्फ” डी .लॅकमन पॅट“



लहानपणीच वडिलांच्या रागामुळे घर सोडावे लागल्यामुळे दत्तात्रयाने मालवाहू बोटीवर पडेल ते काम करून जर्मनीला प्रयाण केले .तो गोरापान असल्यामुळे त्याने आपले नाव” डी .लॅकमन पॅट “असे सांगितले .त्यामुळे त्याचा पुढील उत्कर्ष सोपा झाला .तेथे जर्मन भाषा शिकून मरीन इंजिनियरिंगचे शिक्षण घेतले .नंतर लंडनला जाऊन तेथे मरीन इंजिनियर म्हणून ‘एस.एस .ओशिया’ या बोटीवर काम करू लागला .त्यानंतर त्याला ‘तुकाराम बोट’ रत्नागिरीस आणण्याची संधी मिळाली .रत्नागिरीस आल्यावर त्याचा कलेक्टरच्या हस्ते सत्कार करण्यात आला .



नंतर तो आपल्या घरी गेला .मुलगा कतृत्ववान निघाल्याचे बघून वडिलांना खूप आनंद झाला .१९१४ साली दत्तात्रय परत लंडनला गेला .तेथे त्याला वैमानिक होण्याची संधी मिळाली .१९१७ साली त्याच्या वैमानिक तुकडीने बर्लिनवर यशस्वी हल्ला केला .

२४ एप्रिल १९१९ रोजी या सर्व वीरांचा इंग्लंडचे राजे पंचम जॉर्ज यांच्या हस्ते सत्कार करण्यात आला . त्यावेळी त्याचे खरे नाव सर्वांना कळले .महाराष्ट्रीय असल्याच्या त्याच्या उद्दारांनी महाराष्ट्राला त्याचा सार्थ अभिमान वाटला.



लेफ्टनंट इन्द्रलाल राय – ‘हम भी कुछ कम नाही’

५-७-१९१७ रोजी वयाच्या १८व्या वर्षी इन्द्रलालने ‘रॉयल फ्लायंग कोर्स’मध्ये प्रवेश करून किंग्स कमिशन मिळवले .थोड्याच अवधीत त्याला ‘रॉयल एअर फोर्स’ मधून जर्मनीविरुद्ध लढण्यासाठी फ्रान्सला पाठवण्यात आले.



दुर्दैवाने जर्मनीने युद्धात त्याचे विमान पाडले .तो जखमी झाला व बेशुद्धावस्थेत ३ दिवस होता .त्याला ब्रिटीश सैन्याने फ्रान्सच्या इस्पितळात हलवले .तेथे त्याला मृत घोषित करून शवागारात ठेवले .परंतु आश्चर्याची गोष्ट म्हणजे तो शुद्धीवर आला व नंतर बराही झाला.

जुलै १९१८ मध्ये पुन्हा त्याला फ्रान्सच्या स्कॅंड्रनमध्ये लेफ्टनंटचा हद्दुदा दिला .त्याने १४ दिवसात जर्मनीची १० विमाने पाडली .दुर्दैवाने जर्मनीने २२-७-१९१८ रोजी त्याचे विमान पाडले व त्यात इन्द्रलालचा मृत्यू झाला .एस्टव्हिले ,फ्रान्समध्ये त्याचे दफन केले

गेले .त्याला ब्रिटीश सरकारने मरणोत्तर ‘1Distinguished Flying Cross ’

बहाल केला.

१९-१२-१९९८ रोजी भारत सरकारने त्याच्या नावाचे पोस्टाचे तिकीट काढले .



जॉन अलकॉक व आर्थर ब्राऊन (John Alcock and Arthur Brown)

अटलांटिक महासागर पार करणारे पहिले विक्रमवीर

१९१८ मध्ये लंडनच्या 'डेलीमेल' या वृत्तपत्राने जाहीर केले की जो कोणी अटलांटिक महासागर ,मध्ये कुठेही न थांबता ,पार करील त्याला १०,००० पौंडाचे बक्षीस दिले जाईल) .अटलांटिक महासागरात अनेक बेटे आहेत . त्या बेटांवर इंधन घेण्यासाठी उतरता येत असे(



जॉन अलकॉक व आर्थर ब्राऊन या दोघांनी या शर्यतीत भाग घ्यायचे ठरवले .त्यासाठी त्यांनी 'व्हिकर्स' या जातीचे विमान घेतले .त्यात योग्य त्या सुधारणा केल्या .त्या विमानाचे नाव ठेवले 'विमी'.

१४ जून १९१९ रोजी त्यांनी अमेरिकेतील 'न्यू फाउंडलँड' येथून उड्डाण केले वाटेत अनेक संकटांना तोंड देत १६ तासांच्या प्रवासानंतर खाली जमीन दिसून लागली .त्यांना वाटले की आपण आयर्लंड येथील क्लिफटन या गावावर पोचलो आहोत .खाली बरेच लोक जमले होते .जेव्हा त्यांनी विमान उतरवायला सुरुवात केली तेव्हा तेथील लोकांनी त्यांना हात हलवून येथे उतरू नका ,ही जागा विमान उतरवायला योग्य नाही असे सांगायचा प्रयत्न केला .पण जॉन व आर्थर यांची गैरसमजूत झाली .त्यांना वाटले की लोक आनंदाने हात हलवीत त्यांचे स्वागत करीत आहेत !



जेव्हा त्यांचे विमान जमिनीला टेकले तेव्हा त्यांना कळले की जमीन जरी वरून हिरवळची वाटली तरी खाली दलदलीची आहे .त्यामुळे त्यांचे विमान चिखलात रुतले ,विशेषतः विमानाचा पुढील भाग चिखलात खूप खोलवर रुतला .वेळीच गावकऱ्यांनी त्यांची सुटका केली .सुदैवाने त्यांना कसलीही दुखापत झाली नाही .अशा रीतीने त्यांच्या प्रयत्नांना यश येऊन त्यांनी अटलांटिक महासागर पार पाडण्याचा विक्रम केला .

जॉनचे दुर्दैव असे की या विक्रमानंतर सहा महिन्यांनी तो एकट्याने इंग्लंडहून फ्रांसला हवाई प्रदर्शनात भाग घेण्यासाठी निघाला असताना त्याच्या विमानाला अपघात झाला व त्यात त्याला त्याचे प्राण गमवावे लागले .





अनोखा प्रवास -



२३ जून १९२४ रोजी लेफ्टनंट रसेल माउघन) Russel Maughan) याने सूर्याचा पाठलाग करायचे ठरवले !अमेरिकेतील लाँग आयलंड , न्यूयॉर्क ते सानफ्रान्सिस्को हे अंतर सूर्योदय ते सूर्यास्त या वेळेत त्याने पुरे केले .त्यासाठी त्याला सहा ठिकाणी इंधन घ्यायला थांबावे लागले .त्याचे प्रत्यक्ष उड्डाण १८ तास २० मिनिटांचे झाले.



बेसी कोलमन – (Bessie Coleman) पहिली आफ्रो-अमेरिकन महिला वैमानिक

पुरुषांचा स्वार्थीपणा!

एक महिला व त्यातही आफ्रो-अमेरिकन असल्यामुळे तिला अमेरिकेत वैमानिकाचे शिक्षण घ्यायला कोणीही पुरुष वैमानिक तयार झाला नाही .कोणत्याही फ्लाइंग क्लब मध्ये तिला प्रवेश मिळाला नाही .

पण त्यामुळे नाउमेद न होता तिने काही मित्रांच्या सहाय्याने फ्रांसमध्ये जाऊन वैमानिकाचे शिक्षण घ्यायचे ठरवले .त्यासाठी तिने फ्रेंच भाषा शिकून घेतली .केवळ ७ महिन्यात) जून १९२१ (तिने शिक्षण पुरे केले व वैमानिकाचा परवाना मिळवला.



वर्ण व्यवस्थेविरुद्ध यशस्वी आवाज उठवला

अमेरिकेत परत आल्यावर तिला प्रसिद्धी मिळू लागली .ती उड्डाण करत असताना कसरती करत असे . १-९-१९२५ रोजी एका शोला १५,००० लोक जमले होते .त्यासाठी काळ्या व गोऱ्या लोकांसाठी वेगवेगळी प्रवेशद्वारे व बसण्याची व्यवस्था केली होती .जेव्हा बेसीला हे कळले तेव्हा तिने अट घातली की जोवर सर्वांसाठी एकच प्रवेशद्वार व एकत्र बसण्याची व्यवस्था होत नाही तोवर ती प्रयोग करणार नाही .शेवटी एक प्रवेशद्वार व वेगळी बसण्याची व्यवस्था ह्यावर तडजोड झाली .**त्याकाळी हाही फार मोठा विजय होता.**

एप्रिल १९२६ मध्ये उड्डाण करत असताना अपघात होऊन तिचा दुर्दैवी अंत झाला .५ वर्षांची तिची रोमहर्षक कहाणी संपुष्टात आली.





रिचर्ड बायर्ड (Richard Byrd) -उत्तर व दक्षिणध्रुव प्रदेशांवर जाणारा पहिला वैमानिक



१९२५ पर्यंत उत्तरध्रुव प्रदेश अज्ञाताच होता .अलास्का प्रदेशापुढे काय आहे ,बर्फाळ जमीन कुठपर्यंत आहे सारेच अनुत्तरीत होते .९ मे १९२६ रोजी रिचर्ड व त्याचे सहकारी यांनी उत्तरध्रुव मोहीम फत्ते केली .फॉकर ड्रीम स्टार-२ या विमानाने त्यांनी उत्तर ध्रुवावर भ्रमण केले व सर्वेक्षण ,

नकाशाकरिता माहिती ,फोटोग्राफ्स घेऊन ते परत आले .



यानंतर त्यांना वेध लागले ते दक्षिण ध्रुव मोहिमेचे .२९ नोव्हेंबर १९२९ रोजी रिचर्ड व त्याचे सहकारी यांनी अंटार्क्टिकमध्ये 'बेस कॅम्प' ठेवला .पुढचा प्रवास कुत्र्यांच्या गाड्यांनी व काही



ठिकाणी तर पायी जाऊन केला .लॉर्ड बेनेट या विमानाने १८ तास ४१ मिनिटांत दक्षिण ध्रुव प्रदेशावर भ्रमण केले व आवश्यक ती सर्व माहिती घेऊन ते परत आले .



अनंत अमुची ध्येयासक्ती अनंत अन् आशा!

चार्ल्स लिंडबर्ग (Charles Lindbergh) – एकट्याने अटलांटिक महासागर पार करणारा पहिला वीर



अमेरिकेहून अटलांटिक महासागर पार करून फ्रांस पर्यंत उड्डाण करण्याचे अनेकांचे स्वप्न होते .शिवाय या साहसाबद्दल २५,००० डॉलरचे बक्षीस देखील मिळणार होते .१९२७ साली चार्ल्स लिंडबर्गने हे साहस केले .त्याने न्युयॉर्क ते पॅरिस ५,८५० किमीचे अंतर ३३ तास व ३० मिनिटात पुरे करून पहिल्यांदाच हा विक्रम आपल्या नावावर नोंदवला .त्याने एकट्याने आपल्या 'स्पिरिट ऑफ सेंट लुईस' या विमानातून दिनांक २१ मे १९२७ रोजी अटलांटिक महासागर पार केला .या प्रवासासाठी त्याला इंधनाच्या जादा टाक्या बसवाव्या लागल्या .शिवाय मार्गात वाईट हवामान ,वादळे ,अशा अनेक संकटांना तोंड द्यावे लागले .३३ तास एकाच जागी बसून ,सतत जागे व जागरूक राहावे लागे .या संबंध प्रवासात फक्त ५ सँड्विचेस खावून त्याने हे साहस पुरे केले .त्याबद्दल त्याला अनेक मानसन्मान मिळाले.



अॅन मॉरो लिंडबर्ग



चार्लस लिंडबर्गची पत्नी .१९३१ साली तिने वैमानिकाचा खाजगी परवाना मिळवला .शिवाय ग्लायडर चालवणारी पहिली महिला म्हणूनही तिला मान मिळाला .तिने चार्लस बरोबर 'कमर्शियल वर्ल्ड मॅपिंग' करताना सह-वैमानिक, नेव्हिगेटरची आणि रेडियो ऑपरेटर अशी तिहेरी कामगिरी बजावली . या कामगिरीबद्दल तिला अमेरिकेच्या " प्लॅंग असोसिएशनचा क्रॉस ऑफ ऑनर "हा किताब मिळाला . शिवाय" नॅशनल जिऑग्राफिक सोसायटीचे हबर्ड मेडल "मिळाले .



त्यांच्या पहिल्या छोट्या मुलाच्या हत्येनंतर त्यांना दुसरा मुलगा झाला .त्यावेळेस देखील त्यांना धमक्या येण्यास सुरुवात झाली .अमेरिकेतील जीवन असुरक्षित झाल्यामुळे कंटाळून त्यांनी १९३५ साली अमेरिका सोडली व इंग्लंडला स्थाईक झाले.

तो दुसऱ्या महायुद्धाचा काळ होता .चार्ल्सला जर्मनीच्या एअर पॉवरचे आकर्षण वाटले व त्याचे जर्मनीला भेटी देणे सुरु झाले .हिटलरने त्याची स्तुती केल्यामुळे अमेरिकेत नाराजीचा सूर उठला . त्याच्यावर भरपूर टीका झाली.

अखेर शांत निरामय जीवन जगता यावे म्हणून ते हवाई बेटांवर राहायला गेले .१९७४ साली चार्ल्सचा कर्करोगाने मृत्यू झाला .त्यानंतर अँन परत अमेरिकेस राहायला गेली .त्यानंतर तिने आपले अनुभव लिहायला घेतले .इतरही अनेक पुस्तके लिहिली .तिने जवळ जवळ २५ पुस्तके लिहिली .अँनचा

७-२-२००१ साली वयाच्या ९४ व्या वर्षी मृत्यू झाला .



फ्लॉरेन्स) पांचो (बार्नेस – अबला नव्हे सबला

Florence (Pancho) Barnes



ती 'टॉम बॉय' म्हणून प्रसिद्ध होती ! १९२८ मध्ये तिने पुरुषाच्या वेशात मेक्सिकोला जाणाऱ्या एका बोटीवर पुरुष खलाशाची नोकरी धरली .तेथे पोहोचल्यावर नोकरी सोडली व भटकंती सुरु केली .अशाच एका भटकंतीत ती गाढवावर बसून प्रवास करत होती .डॉनक्वीझोट या प्रसिद्ध कथेत डॉनचा नोकर गाढवावर बसून प्रवास करित असे .त्या नोकराचे नाव होते साचो पांचो .हेच नाव तिला चिकटले.

१९२८ साली ती वैमानिक झाली .एकटीने उड्डाण केले.

त्यानंतर स्टंट प्लाइंग सुरु केले.

१९७५ साली वयाच्या ७४ वर्षी तिचे निधन झाले.

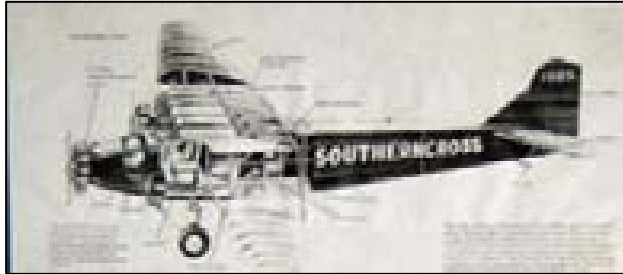


चार्ल्स किंग्सफोर्ड स्मिथ (Charles Kingsford Smith)

पॅसिफिक महासागर पार करणारा पहिला वीर

सदर्नक्रॉस या विमानाचे चालक

(डावीकडून हॅरी लियॉन, नेव्हिगेटर, चार्ल्स उल्म, सह
वैमानिक, कॅप्टन चार्ल्स किंग्सफोर्ड स्मिथ व जेम्स वॉर्नर,
रेडियो ऑपरेटर)



चार्ल्स त्यावेळी अमेरिकेत स्टंट सीन करीत असे. तेथे त्याच्या सारखेच काम करणारा एक वैमानिक अपघातात मृत्युमुखी पडला. *स्टंट करताना अपघातात मरण्यापेक्षा आपल्या स्वप्नपूर्तीच्या प्रयत्नात मरण आले तरी चालेल* असा विचार करून त्याने ती नोकरी सोडली. त्याचे स्वप्न होते पॅसिफिक महासागर पार करण्याचे. त्याला चार्ल्स उल्म या धाडसी वैमानिक मित्राची साथ मिळाली. त्या दोघांनी मिळून अमेरिका ते ऑस्ट्रेलिया हा प्रवास पॅसिफिकमार्गे पार करण्याचा निर्धार केला. त्यांना आणखी दोघांची साथ मिळाली. हॅरी लियॉन या नेव्हिगेटरची व जेम्स वॉर्नर या रेडियो ऑपरेटरची.



त्यांनी तीन इंजिन्स असलेले विमान मिळवले व त्याचे नाव ठेवले 'सदर्न क्रॉस'. सदर्न क्रॉस हा एक तारकांचा समूह आहे. हा समूह फक्त पृथ्वीच्या दक्षिण गोलार्धातूनच दिसतो. विमान प्रवासात या तारका समुहाचा मार्गदर्शक म्हणून उपयोग होतो.

महासागरावरून जाताना सर्वत्र पाणीच पाणी दिसते. मध्ये एखाद दुसरे लहानसे बेट हा मोठा दिलासा असतो. सुवा हे असे एक बेट होते. या बेटावर उतरून, इंधन घेऊन पुढचा टप्पा गाठता येणार होता. इंधन व विमान दुरुस्तीचे साधन वगैरे सामुग्री या बेटावर आधीच नेऊन ठेवण्यात आली होती. ३१ मे १९२८ रोजी त्यांनी प्रवासास सुरुवात केली. सॅनफ्रान्सिस्को ते होनोलुलू हे ४००० किमीचे अंतर २७ तासांत कुठेही न थांबता पार करून सुवा बेटावर पोचले. सुवा ते होनोलुलू हे ५००० किमीचे अंतर पार करताना दिशा चुकण्याची शक्यता होती. तसे झाले असते तर त्यांना जलसमाधीच मिळाली असती! पण हॅरीने अचूक मार्गदर्शन केल्यामुळे तसे झाले नाही.

सुवा बेट ते ब्रिस्बेन हे अंतर ३००० किमीचे अत्यंत धोक्याचे व अवघड प्रवासाचे होते. खराब हवामान, वेगाने वाहणारे वारे, कोसळणारा पाऊस यांचा त्यांना सामना करावा लागला. शेवटी स्मिथ व त्याचे साथीदार १० जून १९२८ रोजी ब्रिस्बेनला १५००० लोकांच्या साक्षीने उतरले. एक अशक्यप्राय वाटणारे स्वप्न अथक प्रयत्नांनी पुरे झाले. त्यांचे जगभर नाव झाले.



‘लेडी सदरन क्रॉस’ कमनशिबी ठरले!

१९३३ साली स्मिथने इंग्लंड ते ऑस्ट्रेलिया एअर रेस जिंकली. ६ नोव्हेंबर १९३५ रोजी स्मिथ व त्याचा सहवैमानिक टॉमी पॅथी ब्रिज आणखी एक नवा उच्चांक करण्यास लंडनहून ऑस्ट्रेलियाकडे निघाले. त्यांच्या विमानांचे नाव ठेवले होते ‘लेडी सदरन क्रॉस’. विमान रंगून पर्यंत सुखरूप आले. पण रंगून नंतर वादळी वारे व जोराचा पाऊस यामुळे त्यांचे विमानावरील नियंत्रण सुटले व विमान समुद्रात कोसळले. पुष्कळ शोध घेऊनही काहीच पत्ता लागला नाही.

एका धाडसी, कर्तबगार, विक्रमी वैमानिकाचा व त्याच्या सहकाऱ्याचा दुर्दैवी, दुःखद अंत झाला.



एमी जॉन्सन – (Emy Johnson) लंडन ते सिडनी हे अंतर एकटीने पार करणारी पहिली महिला



एमी जॉन्सन हिच्या करिअरची सुरुवात ग्राउंड इंजीनियर पासून झाली .त्यासाठी तिला पुरुष इंजीनियरांच्या विरोधाचा सामना करावा लागला.

लंडन) इंग्लंड (ते डार्विन) ऑस्ट्रेलिया (हे अंतर पार करण्यासाठी तिने 'डि हॅवीलॅंड' कंपनीचे जिप्सी मॉथ या प्रकारचे विमान निवडले .तिने त्या विमानाचे नाव ठेवले 'जेसन' .तिच्या प्रवासाचा मार्ग होता व्हिएन्ना ,इस्तंबुल ,बगदाद ,कराची .झांशी ,कोलकता ,रंगून ,बॅंगकॉक ,सिंगापूर ,ब्रिस्बेन ,सिडनी.

ती २४ मी १९३० रोजी सिडनीला पोचली .तिने १७,६०० किमीचे अंतर २० दिवसात पुरे केले) .११,००० मैल .(परंतु तिला बर्ट हेन्कलचा

१६ दिवसांचा विक्रम मोडता आला नाही ,याची अनेक कारणे होती .इस्तंबुलला तेथल्या कस्टम्स अधिकार्यांनी एक दिवस तिला

स्थानबद्ध केले होते ,बगदादला वाळूच्या वादळामुळे अपघाती उतरावे लागले होते ,त्यामुळे विमानाची मोडतोड व दुरुस्तीत वेळ गेला ,

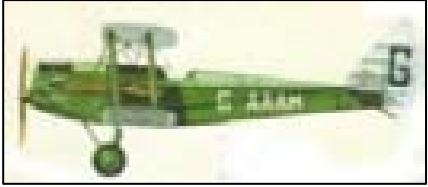
शिवाय रंगूनला पंखांची ,चाकांची ,कॅनव्हासची दुरुस्ती करावी लागली .त्यामुळे जरी तिला पुरुष वैमानिकाचा विक्रम मोडता आला नाही तरी तिच्यासाठी हा विक्रम विशेष होता .१०,००० पौंडाचे बक्षीस मिळाले व लोकांनीही खूप कौतुक केले .सरकारी सन्मान झाले.

एवढा मोठा विक्रम करूनही तिला वैमानिकाची नोकरी मिळाली नाही .पहिले युद्ध सुरु झाल्यामुळे अखेर तिला

कारखान्यात तयार झालेली विमाने हवाई दलाच्या तळावर पोचवण्याचे काम मिळाले .हे काम तिने ३ वर्षे केले

)१९३९ ते १९४१ .(५-१-१९४१ रोजी खराब हवामानामुळे तिचे विमान थेम्स नदीत कोसळले व त्यात तिचा

दुर्दैवी अंत झाला .





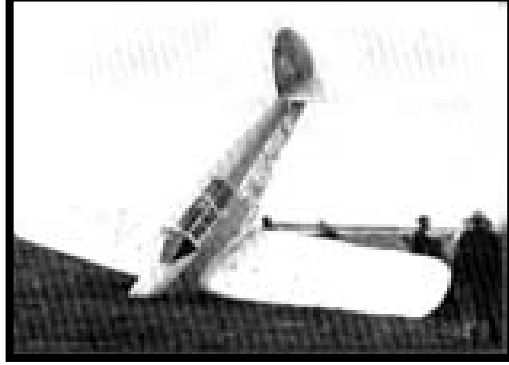
बेरील मार्खहॅम (Beryl Markham) – अटलांटिक महासागर पार केला.



वैमानिकाचा परवाना मिळविणारी केनियातील पहिली महिला.

प्रवासी ,टपाल ,सामान दुरवर जंगलात नेणे व शिकाऱ्यांना शिकार कुठे आहे ते सांगणे या कामासाठी ती विमान चालवायची .त्यामुळे तिला **'बुश पायलट'** असे म्हणत असत.

नैरोबी ते लंडन उड्डाण एकटीने केले .त्याला २४ एप्रिल ते १७ मे १९३१ असे २३ दिवस लागले कारण विमानात रेडियो ,होकायंत्र किंवा स्पीडोमीटरची सोय नव्हती .लंडन ते न्युयॉर्क हे उड्डाण एकटीने ४ सप्टेंबर १९३० रोजी केले. तिच्या विमानाचे नाव होते 'कॅस्ट्रो मेसेंजर' .या प्रवासात तिला 'पुढून येणाऱ्या वाऱ्यांना' 'हेड विंडस' तोंड द्यावे लागले .त्यामुळे वेळ तर जास्ती लागलाच पण इंधनही जास्त लागले .



शिवाय रात्र ,वादळी वारे ,ढग ,धुके अशा अनेक संकटाना सामोरे जात १,८०० मैलांचा प्रवास २१ तास २५ मिनिटात करून आता उड्डाण पूर्ण होणार तोच इंजिन बंद पडले .त्यामुळे तिला पाण्यातच उतरावे लागले असते .परंतु नशिबाने साथ दिल्यामुळे जमीनीवर किनाऱ्यापासून फक्त ३०० फुटांवर येऊन उतरली .हे ठिकाण नोव्हा स्कॉटिया ,न्युयॉर्क पासून २५ मैल दूर होते .तिचे विमान जमिनीत रुतले .पण बेरील कशीबशी बाहेर पडली .न्युयॉर्कला जाता आले म्हणून ती कष्टी झाली ,लोकांनी तिचे उत्स्फूर्त स्वागत केले .न्युयॉर्कला नेऊन तिचा जंगी सत्कार केला .तिला वयाच्या ८४व्या वर्षी १९८६ साली मृत्यू आला.



रॉस्को टर्नर (Rosco Turner) – सिंहाबरोबरचा वैमानिक!



१९३२ : रॉस्को टर्नर -स्टंट वैमानिक 'बॉर्न स्टॉर्मर') आकाशात कसरती करणारा (म्हणून प्रसिद्ध होता .त्याने 'रॉस्को टर्नर फ्लाइंग सर्कस' काढली . 'गिल्मोर ऑईल कंपनीचा सिंह हा लोगो होता .त्यांच्या जाहिरातीसाठी तो

एका सिंहाच्या छाव्याला बरोबर घेऊन जात असे .पुढे तो छावा

इतका मोठा झाला की कॉकपिटमध्ये बसू शकत नसे .तेव्हाच रॉस्कोला त्याची साथ सोडावी लागली .मात्र यावरून त्याची 'सिंहाबरोबरचा वैमानिक' अशी ओळख झाली .रॉस्कोने अनेक शर्यतीत भाग घेऊन अनेक विक्रम प्रस्थापित केले व त्यामुळे त्याला अनेक सन्मानही मिळाले.



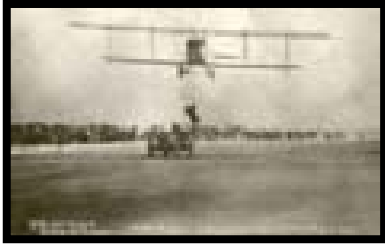


विमान असेही चालवता येते?अपसाईड डाऊन' क्लार्ड पॅंगबॉर्न



क्लार्ड पॅंगबॉर्न हा १९२०च्या जमान्यातील एक धाडसी स्टंट वैमानिक होता .क्लार्ड नुसताच स्टंट पायलट नव्हता तर एक निष्णात टेस्ट पायलट व विक्रमवीर देखील होता .क्लार्ड विमानाच्या अनेक कसरती करित असे .खासकरून विमान उलटे करून खाली डोके वर पाय अशा स्थितीत तो विमान उडवत असे .म्हणूनच त्याच्या सहकाऱ्यांनी त्याला 'अपसाईड डाऊन' क्लार्ड पॅंगबॉर्न म्हणायला सुरुवात केली व हेच नाव त्याला शेवटपर्यंत चिकटले .क्लार्ड विमानाच्या कसरती करून लोकांचे मनोरंजन करित असे .त्यातूनच त्याने पैसे कमवायला सुरुवात केली .

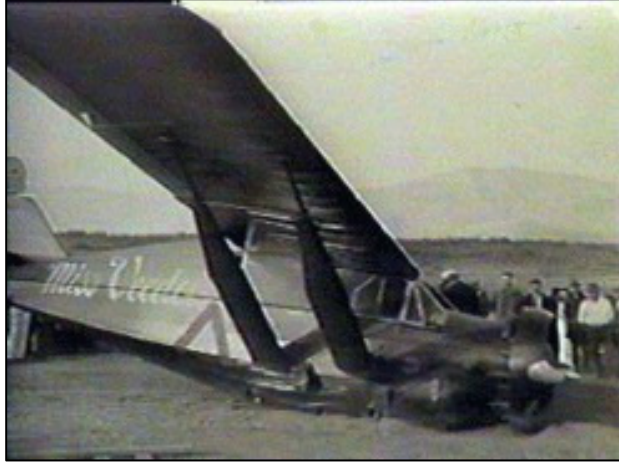
क्लार्ड व त्याचा एक मित्र इव्हान गेटस या दोघांनी मिळून 'फ्लायंग सर्कस' नावाची कंपनी सुरु केली .शहरोशहरी जाऊन स्टंट करून पैसे कमवायला सुरुवात केली .परंतु १९३० च्या सुमारास अमेरिकन सरकारने या स्टंट प्रयोगांवर कडक निर्बंध घातले .त्यामुळे त्यांचा हा खेळ बंद पडला .



याच सुमारास जपानमधील एका वृत्तपत्राने जाहीर केले की जो वैमानिक जपान ते अमेरीका उडुण करील त्याला २५,००० डॉलर्सचे बक्षीस दिले जाईल .क्लार्डला एक ह्यु हर्डन नावाचा श्रीमंत मित्र मिळाला .त्या दोघांनी मिळून प्रयत्न करायचे ठरवले.



अफलातून कल्पना



जपान ते अमेरिका नॉन स्टॉप उड्डाण ही त्याकाळी एक अतिशय कठीण गोष्ट होती .
 ६,५०० किमीपेक्षा जास्त अंतर पार करायचे होते .त्यासाठी विमानाचे वजन
 कमीतकमी असणे अत्यंत गरजेचे होते .या साठी या दोघांनी एक अफलातून कल्पना
 वापरायचे ठरवले .विमानाचे उड्डाण झाल्यावर विमानाची चाके गळून पडतील अशी
 योजना आखली .त्यामुळे विमानाचे वजन कमी होणार होते .परंतु चाके नसल्यामुळे
 विमान उतरवताना धावपट्टीवर ते घसरत ,सरपटत न्यावे लागणार होते .इतरांना हा
 शुध्द वेडेपणा वाटत होता तरी सुद्धा त्यांनी तो धोका पत्करायचे ठरवले !
 ४-१०-१९३४ रोजी क्लार्ड व ह्यु जपानहून निघाले .सुमारे १००० किमीच्या
 प्रवासानंतर चाके गळून पडावीत म्हणून त्यांनी बटन दाबले .पण चाकांचा काही भाग
 तसाच लोंबकळत राहिला .क्लार्ड कसरतपटू होता त्याने धाडसाने विमानाच्या बाहेर
 पडून पंखावर उभे राहून लोंबकळणारे भाग सुटे करून खाली पाडले .या वेळेस विमान
 ४,३०० मीटर .उंचीवर होते व जोराचे वारेही वाहत होते.



चाकाविना उतरवले विमान!

पुढचा प्रवास मात्र निर्विघ्न पार पडला .विमान उतरवत असताना धावपट्टीवर घसरत न्यावे लागले .विमानाला आग लागण्याचा धोका होता .पण सुदैवाने तसे काही झाले नाही .अशा रीतीने ७,३०० किमीचा प्रवास ४१ तास १३ मिनिटात पार पडला व ते अमेरिकेच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील वॉशिंग्टन येथे पोचले .या जागतिक विक्रमाबद्दलचे २५,००० डॉलरचे बक्षीस त्यांना मिळाले .



डाकोटांनी इतिहास घडवला



आता पर्यंत विमानात अनेक उणीवा होत्या .त्या विचारात घेऊन डाकोटा हे विमान तयार केले गेले .तांत्रिक दृष्ट्या हे विमान परिपूर्ण होतेच ,परंतु प्रवासी सुखसोयींनी युक्त असेही होते .प्रवासी विमान वाहतुकीतील हा एक मोठा टप्पाच म्हणावा लागेल.

DC-3 या जातीचे विमान डि हॅविलँड या कंपनीने १९३५ साली तयार केले .यामध्ये २१ प्रवासी बसण्याची सोय होती .याचा वेग ताशी २७४ कि.मी .होता .शिवाय पाहिजे तेव्हा तिरप्या करून झोपता येतील अशा 'रिक्लायनिंग' खुर्च्या ,आवाजाचा त्रास होणार नाही अशी केबिनची रचना ,वातानुकूलित केबिन ,गरम व थंड पाण्याची व्यवस्था अशा सोयी पहिल्यांदाच केल्या गेल्या .ही विमाने अतिशय दणकट होती .त्या काळी जवळजवळ ९० टक्के प्रवासी ह्या विमानांतून प्रवास करीत असत.

दुसऱ्या महायुद्धात या विमानांनी विशेष कामगिरी बजावली .जखमी जवानांना स्थलांतरित करणे ,शिवाय जीप्स ,बुलडोझर्स ,धान्य पुरवठा ,दारुगोळा ,जवानांच्या घरचे टपाल यांची ने-आण यासारखी अनेक कामे केली .



हे विमान अतिशय प्रतिकूल हवामानातही ये-जा करीत असे .ज्या वेळेला जपान्यांनी ब्रह्मदेश) मायानामर (जिंकला तेव्हा २१ प्रवासी क्षमता असणाऱ्या या डाकोटात ७४ प्रवासी कोंबून त्यांना सुखरूप हिंदुस्तानात आणले गेले!



एमेलिया इअरहार्ट (Amelia Earhart) – अधुरी एक कहाणी

लिजेंड' एमेलिया इअरहार्ट ही एक धाडसी अमेरिकन महिला होती .अगदी पुढारलेल्या पाश्चिमात्य देशातसुद्धा महिलांनी वैमानिक होणे ही गोष्ट पुरुषांना मानवणारी नव्हती .ज्या पुढे येत त्यांचा 'लेडी बर्डस्' , 'एंजल्स' 'स्वीट हार्टस् ऑफ द एअर' असा हेटाळणीयुक्त उल्लेख ते करीत असत .१९२१ साली ती वैमानिक झाली.



अटलांटिक महासागर एकटीने पार केला

२० मे १९३२ रोजी न्यू फाउंडलँड ,कॅनडा येथून ती आपल्या एक इंजिन असलेल्या लॉखिड व्हेगा ह्या विमानातून १५ तास १८ मिनिटांच्या प्रवासानंतर ३,३०० कि.मी.चे अंतर पार करून आयर्लंडच्या किनाऱ्यावर उतरली व अटलांटिक महासागर पार केला. या पूर्वी एकट्याने अटलांटिक महासागर पार करायचा विक्रम चार्लस लिंडबर्ग याने १९२७ साली केला होता .त्याच्या नावावरून एमेलियाला 'लेडी लिंडी' असे संबोधित असत .



पृथ्वी प्रदक्षिणा – अपुरीच राहिली!



एमेलियाला सर्वात प्रथम – पुरुषांच्याही आधी - पृथ्वी प्रदक्षिणा करायची होती पण दुर्दैवाने तिला ती पुरी करता आली नाही. १-६-१९३७ – नेव्हिगेटर फ्रेड नुनन हिला बरोबर घेऊन मायामी ,फ्लोरिडा येथून पृथ्वी प्रदक्षिणा करायला निघाली .मध्ये अनेक ठिकाणी थांबावे लागले .एकूण ३५,७०० किमी चा प्रवास झाला .आता फक्त पॅसिफिक महासागर ११,७०० किमी अंतर बाकी होते .पॅसिफिक महासागरातील होवर्लँड बेटावरून निघाल्यावर वादळात सापडून तिचे विमान बेपत्ता झाले .अनेक वेळा प्रयत्न करून देखील त्यांचे विमान सापडले नाही .एका मोठ्या धाडसाची हि शोकांतिकाच म्हणावी लागेल.



लिंगा फिंच (Linda Finch) – एमेलियाला वाहिली अनोखी श्रद्धांजली!



एमेलियाचे पृथ्वीप्रदक्षिणेचे स्वप्न या घटनेनंतर ६० वर्षांनी लिंगा फिंचने पुरे केले .
 १७ मार्च १९९७ रोजी लिंगाने तिच्या बरोबर एका नेव्हिगेटरला घेऊन ओकलँड
 इंटरनॅशनल एअरपोर्टवरून उड्डाण केले .या प्रवासासाठी तिने एमेलियाने वापरले त्याच
 प्रकारचे विमान म्हणजे लॉखिड इलेक्ट्रा वापरले .१८ देशात थांबत अडीच महिन्यांनी
 म्हणजे २८ मे १९९७ या दिवशी तिने पृथ्वीप्रदक्षिणा पुरी केली .अशा रीतीने लिंगाने ,
 लिजेंड 'लेडी लिंगी' ,एमेलियाला अनोखी श्रद्धांजली वाहिली .





म्हणे चुकून अटलांटिक महासागर पार केला ?डग्लस 'राँग वे' कॅरिगन! (douglas 'Wrong Way Carrigan')



डग्लसला एकद्व्यानेच अटलांटिक महासागर पार करायचा होता .त्यासाठी त्याने १९३५ साली अमेरिकेच्या फेडरल खात्याकडे परवानगी मागितली .त्यांनी परवानगी नाकारली व विमानात काही सुधारणा करायला सांगितले .त्याप्रमाणे त्याने सुधारणा करून दुसऱ्यांदा परवानगी मागितली ,पण याही वेळेस त्याला नकार देण्यात आला .तरीही नाउमेद न होता त्याने 'क्रॉस कंट्री' उड्डाणास परवानगी मागितली व ती त्याला मिळाली .

त्याने न्यूयॉर्क ते कॅलिफोर्निया जाण्यासाठी १७ जुलै १९३८ हा दिवस मुद्दामच निवडला !त्यादिवशी दाट धुके सर्वत्र पसरलेले होते .त्याने अशा हवामानात उड्डाण करू नये असे कंट्रोल टॉवरने त्याला सुचवले .परंतु तो आपल्या मतावर ठाम राहिला! त्याने उड्डाण केले तेंव्हा त्याला खालचे काहीच दिसत नव्हते .तो आपल्या कंपास - दिशादर्शक -वर अवलंबून राहिला !बरेच अंतर गेल्यावर त्याला कळले की आपण वाट चुकून अटलांटिक महासागर ओलांडत आहोत !अशा रीतीने तो आयर्लंड मधील



डब्लिन या विमानतळावर २८ तास १३ मिनिटांनी उतरला .त्याचे अटलांटिक महासागर पार करण्याचे स्वप्न पुरे झाले.

त्याने मुद्दामच कंपास बिघडला होता असे खोटे कारण सांगितले .त्याच्या ह्या युक्तिवादावर फेडरल सरकारचा विश्वास बसला नाही .पण संशयाचा फायदा देऊन ,फक्त त्याचा विमान उडवण्याचा परवाना काही महिन्यांसाठी रद्द केला .डग्लस मात्र शेवटपर्यंत दिशा चुकल्यामुळेच आपण अटलांटिक महासागर पार केला असेच सांगत राहिला .तेव्हा पासून त्याला 'रॉग वे' कॅरिगन असे नाव पडले .अमेरिकन जनतेने मात्र त्याचे हिरो म्हणूनच स्वागत केले .



हॉवर्ड ह्यु) Howard Hughes) – एक बहुरंगी ,बहुदंगी व्यक्तिमत्व

अवाढव्य सागरी विमाने

हॉवर्ड ह्यु हा अमेरिकेतील एक अतिश्रीमंत मनुष्य होता .हवाई विश्वात त्याने अनेक विक्रम केले . १९३० साली हॉवर्डने एव्हिएशन मॅनुफ्यक्चरिंग कंपनी स्थापन केली .त्याने अवाढव्य सागरी विमाने तयार केली .ट्रान्स वर्ल्ड एअर लाइनचा तो मोठा आधारस्तंभ होता .१९३८ मध्ये लॉक्वीड-१४ हे दोन इंजीन असलेले विमान घेऊन त्याने न्युयॉर्क ते पॅरिस हा ट्रान्स-अटलांटिक प्रवास १६ तास ३७ मिनिटे या विक्रमी वेळात केला .त्याबद्दल त्याला बहुमानाचे काँग्रेसनल मेडल मिळाले .त्याने पृथ्वीप्रदक्षिणा देखील केली त्याची माहिती इतरत्र देण्यात आली आहे .सिनेनिर्मिती क्षेत्रातही त्याने नाव कमावले .हॉलिवूड जगातील अनेक सौंदर्यवतींशी त्याची मैत्री होती .त्याने 'हेल्स एंजलस' हा चित्रपट काढून एक विक्रमच केला.





कृतज्ञतेचा आदर्श!

७-७-१९४६ साली एक मोठी विचित्र घटना घडली. हॉवर्डने एक नवीन विमान तयार केले .त्याचे प्रायोगिक उड्डाण करीत असताना काही तांत्रिक बिघाड होऊन त्याचे विमान भरवस्तीत कोसळले .कॉकपिटमधून हॉवर्डची सुटका (डर्किन) Durkin) नावाच्या माणसाने केली .हॉवर्डचा एक पाय मोडला होता ,छातीच्या बरगड्यांना मल्टीपल फॅक्चर झाले होते ,डोक्याला मोठा मार बसला होता .डॉक्टरांनी त्याच्या जगण्याचे ५०-५० चान्सेस आहेत म्हणून सांगितले .पण सुदैवाने तो बरा झाला . त्याने मोडलेल्या सर्व घरांना भरपूर नुकसान भरपाई दिली .त्याचे प्राण ज्याने वाचवले त्या डर्किनला आयुष्यभर दर आठवड्याला तो चेक पाठवीत असे.

एक डास विमान पाडू शकतो!



१९११ सालची घटना .एकदा इगॉर विमानाची चाचणी घेत असताना विमानाचे इंजिन बंद पडले .विमान खाली कोसळू लागले .इगॉरने शिताफीने विमानाबाहेर उडी मारली व आपला जीव वाचवला .नंतर विमान का कोसळले असावे याची पाहणी करताना आढळले की एक डास विमानाच्या कार्बोरिटरमध्ये गेला होता व त्यामुळे इंजिनाचा इंधन पुरवठा बंद पडून विमान खाली कोसळले होते.

१९१३ साली त्याने जगातले पहिले ४ इंजिन असलेले बायप्लेन विमान तयार केले. अमेरिकेत गेल्यावर त्याने १९२३ साली विमान तयार करायची 'एअर क्राफ्ट कॉर्पोरेशन' स्थापन केली .१९३४ साली पहिली फ्लाइंग बोट तयार केली.



End of Part I



ई साहित्य प्रतिष्ठान



पंख या श्री रत्नाकर महाजन यांनी लिहीलेल्या पुस्तकाचा हा पहिला भाग. नकली पंख लावून उडण्यापासून ते विमान उडवण्यापर्यंतची सफ़र. मानवजात उडू लागली त्याची कथा. पण ही कथा इथे संपत नाही. समाधान मानेल तर तो माणूस कसला. माणसाने नंतर हेलिकॉप्टर बनवलं. प्रवासी, लढावू विमानं बनवली. रॉकेट्स बनवून अंतराळात गेला. चंद्रावर पोहोचला, मंगळापर्यंत जाण्याचे मनसूबे रचले. अंतराळात स्पेस स्टेशन्स बनवली आणि मुक्काम करू लागला. पंख-२ मध्ये हे सारे अणि अजून बरेच काही आहे. त्याशिवाय विमानाची रचना, विमानांचे प्रकार आणि भारतात विमानांचा प्रवेश आणि प्रसार करणाऱ्या टाटांची कहाणी. अजून खूप काही आहे पंख-२ मध्ये. अनुक्रमणिकेतही ते पहालच. आपल्याला पंख चा दुसरा भाग हवा असल्यास पहिला भाग कसा वाटला ते कळवा आणि दुसरा भाग विनामूल्य मिळवा.

संपर्क

: pankh2013@yahoo.com .



पंख हे पुस्तक आम्हाला तर अत्यंत स्फूर्तीदायक वाटलं. त्याचं एक खास कारण आहे. तसं पाहिलं तर माणूस हा अत्यंत मंदगती, हळू, स्लो. अगदी गोगलगाय, हत्ती आणि कासवांच्या जवळपास. साधं मांजर, कुत्रा, उंदीर हेसुद्धा माणसाहून चपळ. हरिण, वाघ, घोडा वगैरे तर बघायलाच नको. साप, सरडा, पाल आदि सरपटणारे प्राणीही माणसाहून चपळ. उडणारे सर्व पक्षी आणि कीटकही माणसाहून वेगवान. अगदी फुलपाखरूसुद्धा. घर ससाणा कावळा चिमणी तर बघायलाच नको. पाण्यातले मासेही माणसाहून वेगवान. जवळजवळ बारा लाख सजीव जाती आहेत. त्यांच्यामध्ये मानवाचा क्रमांक वेगामध्ये अकरा लाखाच्याही खाली जातो.

आणि तरीही मानवाने या सगळ्या प्राण्यांच्या पुढे जाऊन कल्पनातीत वेग धारण केला. तो फक्त संशोधन आणि चिकाटीच्या बळावर. माणूस चित्याहून जलद जाऊ शकेल असं दोन शतकांपूर्वी कोणी म्हटलं असतं तर लोक त्याला हसले असते. पण आज माणूस चित्याच्या आठपट वेगाने प्रवास करतो. आणि तेव्हा दात दाखवणारे लोक आता तोंडात बोटे घालतात.



मराठी भाषेला जगातील पहिल्या क्रमांकाची भाषा बनवायचे स्वप्न बाळगणाऱ्यांनाही लोक आज असेच हसतात. काय ही मराठीची दूरवस्था! आज महाराष्ट्रात दोन मराठी माणसेसुद्धा एकमेकांशी मराठीत बोलत नाहीत. महाराष्ट्रात दुकानांवर मराठी बोर्ड असावेत म्हणून “खळखट्टाक” करावे लागते. मराठी कवी लेखकांची मुलं इंग्रजी माध्यमात शिकतात. मराठी शाळा ओस आणि बंद पडत आहेत. अशा वेळी मराठीचा डंका महाराष्ट्रात नव्हे, भारतात नव्हे तर जगभरात गजबजेल अशी स्वप्नं आम्ही पहातो. आमच्यासारखे अनेक लोक पहातात. २३०० वर्षांचा इतिहास असलेल्या या अमृतवाणी मराठी साहित्याचं सुवर्णयुग येईल अशी खात्री आम्ही बाळगतो. कारण मराठीत समृद्ध साहित्य आहे. कारण मराठी माणसांकडे बुद्धीमत्ता आहे. कारण मराठी माणसांकडे प्रतिभा आहे. कारण मराठी नवीन साहित्यिक आणि नवीन वाचकवर्ग उभा होताना आम्ही पहातो आहोत. बारा कोटी मराठी माणसांच्या या भाषेला अमरत्व आहेच आहे याची आम्हाला शंभर टक्के खात्री आहे. म्हणून आम्ही बारा लाख मराठी लेखक वाचकांचं नेटवर्क उभं करण्यासाठी आम्ही झटत असतो. दर

आठवड्याला नवनवीन ई पुस्तकं दीड लाख लोकांना विनामूल्य पाठवत असतो.



हा यज्ञ दिवसेंदिवस मोठे रूप घेतो आहे. आणि त्यात हजारो हातांचं योगदान येत आहे. नवीन लेखक पुढे येत आहेत. हजारो लोक, रोज, कुणी आठ, कुणी दहा, कुणी शंभर, मेल आय डीचं योगदान देत आहेत. तुम्हीही तुमच्या ओळखीच्या शक्य तेवढ्या मराठी लोकांचे ई मेल आय डी आम्हाला पाठवा. त्यांना दर आठवड्याला विनामूल्य ई पुस्तकं पाठवली जातील. मराठी माणूस भले पैशात मागे असेल, पण वाचनात इतर लोकांपेक्षा नक्की पुढे आहे. आणि आज ना उद्या ही गोगल गाय वाटणारी भाषा ढाण्या वाघाचं स्वरूप धारण करील. करीलच!

सर्वांची साथ हवी यार! कृपया आपल्या किमान आठ आप्त मित्रांच्या मेल आय डी esahity@gmail.com या पत्त्यावर कळवा आणि या महायज्ञात सामिल करा. त्यांना आम्ही नवनवीन मराठी पुस्तकं विनामूल्य पाठवू.

