संपादकीय

## सुरक्षा मानकों पर फिर उठने लगे हैं सवाल?

*विमान का उड़ान भरना और उतरना उड़ान का सबसे खतरनाक चरण होता है। जब यह हादसा हुआ, तब विमान 625 फुट की ऊंचाई पर था, जिससे यह सवाल उठता है कि क्या चालक दल किसी एक ही समस्या से निपट रहा था या एक साथ कई समस्याओं से। अहमदाबाद हवाई अड्डे के पास हुई भीषण विमान दुर्घटना ने देश को झकझोर दिया है। उड़ान भरने के कुछ ही समय बाद हुई इस दुर्घटना से जांचकर्ताओं और विमानन विशेषज्ञों के सामने कई सवाल उठ खड़े हुए हैं। भारत में पिछले दशकों में कई हवाई दुर्घटनाएं देखी गई हैं। हरेक हादसे के बाद विमानन क्षेत्र में सुरक्षा के नए मानकों को लेकर मंथन हुआ है और जरूरी बदलाव किए गए हैं।*

*अंतरराष्ट्रीय स्तर पर व्यापक छानबीन के तय मानक हैं और सुझावों को हर देश को मानना होता है। सवाल उठता है कि अहमदाबाद में क्या हुआ। हादसे के जो वीडियो सामने आए हैं, उनसे स्पष्ट है कि विमान उड़ते समय नीचे गिरा। अचानक विमान की बिजली ठप हो जाने से ऐसा होता है। इससे इंजन बंद हो जाते हैं, लेकिन इस बात की कम संभावना होती है कि किसी विमान के दोनों इंजन एक साथ बंद हो जाएं। विशेषज्ञों के मुताबिक, इस हादसे में एक बात खटकने वाली है। विमान के उड़ान भरते ही लैंडिंग गियर को ऊपर उठा दिया जाता है, लेकिन इसका लैंडिंग गियर नीचे था। संभव है कि पायलट को इंजन में खराबी का पता चला हो और उसने संभालने की कोशिश की हो। दरअसल, विमान का उड़ान भरना और उतरना उड़ान का सबसे खतरनाक चरण होता है। जब यह हादसा हुआ, तब विमान 625 फुट की ऊंचाई पर था, जिससे यह सवाल उठता है कि क्या चालक दल किसी एक ही समस्या से निपट रहा था या एक साथ कई समस्याओं से। हादसे का शिकार हुआ विमान बोइंग 787-8 ड्रीमलाइनर था जो चौड़े आकार वाला और दो इंजन से लैस होता है। जब जांच होगी तो पहला सवाल यही पूछा जाएगा कि यह विमान उड़ान भरने के लिए सही ढंग से तैयार था या नहीं।*

*जेट विमानों में कई सहयोगी प्रणालियां होती हैं जिसमें केवल एक इंजन के साथ ऊपर चढ़ने की क्षमता भी शामिल होती है। अभी यह स्पष्ट नहीं हुआ है कि एअर इंडिया के इस विमान ने कितनी उड़ानें पूरी की थीं। फ्लाइट रडार24 के आंकड़ों के मुताबिक, यह विमान एक दशक से भी ज्यादा पुराना था। बोइंग के ड्रीमलाइनर को लेकर अतीत में सुरक्षा संबंधी चिंताएं सामने आई थीं, लेकिन कभी दुर्घटना नहीं हुई थी।*

*भारतीय वायु क्षेत्र में पिछला बड़ा हादसा 2020 में हुआ था, जब एअर इंडिया एक्सप्रेस की सहायक कंपनी का एक यात्री विमान केरल में बारिश से भीगे रनवे पर फिसल गया और दो टुकड़ों में टूट गया। कम से कम 17 लोगों की मौत हो गई थी। वर्ष 2010 में, एअर इंडिया एक्सप्रेस का एक विमान मैंगलोर में एक पहाड़ी रनवे से फिसल गया था। विमान में आग लग गई थी, जिसमें 150 से ज्यादा लोगों की मौत हुई थी। यह वह दौर था, जब भारत के तेजी से बढ़ते विमानन क्षेत्र में सुरक्षा और व्यावसायिकता को लेकर कई स्तर पर लोग चिंतित थे। अब स्थिति सुधरने लगी थी और विमानन क्षेत्र ने करवट लेनी शुरू की थी। सरकार ने उड़ान समेत कई नई योजनाएं शुरू कीं। ऐसे में बड़े हादसे से समूची कवायद ठिठक जाएगी। उठे सवालों पर मंथन कर आगे बढ़ना होगा। उम्मीद की जानी चाहिए कि झकझोर देने वाले इस हादसे से विमानन कंपनियों समेत तमाम पक्ष सबक लेंगे और सुरक्षा की सौ फीसद गारंटी दी जा सकेगी।*

# यह सरकार-सिस्टम को दोष देने का नहीं, प्रार्थना का समय है

डॉ. मयंक चतुर्वेदी

अहमदाबाद विमान हादसे के बाद से इस पर संवेदनाएं व्यक्त करनेवालों के साथ ही एक ऐसा वर्ग भी सोशल मीडिया पर दिखाई दे रहा है, जो लगातार इस घटना के बहाने अपनी सरकार और पूरे सिस्टम को दोषी करार दे रहा है। जिन्हें देश के बड़े उद्योगपतियों से आपत्ति है, उनका विरोध यहां तक पहुंच गया है कि वह उन्हें भी इस हादसे का दोषी करार दे रहे हैं। एयर इंडिया का निजीकरण करने की आलोचना कर रहे हैं और सरकार को इस दुर्घटना का कारण मानकर उसे कटघरे में खड़ा कर रहे हैं। किंतु क्या यह व्यवहार ठीक है जब देश के प्रत्येक नागरिक को इस दुखद प्रसंग में एक साथ खड़े होना चाहिए, जब उन्हें मृतकों के लिए शांति की प्रार्थना करनी चाहिए तब क्या इस प्रकार के लोगों का नकारात्मक व्यवहार उचित कहा जा सकता है।

कई पोस्ट पढ़ते वक्त लगा कि ये क्या लिखा जा रहा है कहा जा रहा है कि अहमदाबाद सरदार वल्लभभाई पटेल एयरपोर्ट के ऑपरेशन और मेंटेनेंस का काम Adani Enterprises की कंपनी Ahmedabad International Airport Ltd ( AIAL ) देखती है, जिसे 2020 में एयरपोर्ट का ठेका 50 साल के लिए मिला था। एयर इंडिया का मालिकाना हक टाटा ग्रुप के पास है। अक्टूबर 2021 में सरकार ने एयर इंडिया का निजीकरण करते हुए इसे टाटा ग्रुप को सौंप दिया था। निजीकरण के नाम पर जनता की जेब पर डाका डाला जा रहा है लेकिन सुविधाएं घटिया होती जा रही हैं। पब्लिक ट्रांसपोर्ट का जब से प्राइवेटाइजेशन हुआ है तब से स्थिति खस्ताहाल होती जा रही है रोडवेज बसे, ट्रेन और अब फ्लाइट...।

इसी तरह से किसी भी स्तर पर जाकर जिन्हें केंद्र की मोदी सरकार को कोसने का अवसर चाहिए, उन्होंने भी इस हादसे में अपने लिए अवसर ढूंढ़ लिया। अब जो यह लिख रहे हैं, उन्हें पूरी हकीकत भी पहले जान लेना चाहिए। क्योंकि समझनेवाली बात यह है कि अदानी कंपनी का काम एयरपोर्ट की देखभाल है, हवाई जहाज उड़ाने और लैंड कराने का काम एयरपोर्ट ऑथोरिटी का है। फिर भी उद्योगपति गौतम अडानी की जो प्रतिक्रिया सामने आई है, वह एक बार सभी को अवश्य देखना चाहिए। अडानी ने कहा, हम एयर इंडिया की फ्लाइट 171 की त्रासदी से स्तब्ध और बहुत दुखी हैं। हमारी संवेदनाएं उन परिवारों के साथ हैं, जिन्होंने अकल्पनीय क्षति झेली है। हम सभी अधिकारियों के साथ मिलकर काम कर रहे हैं और जमीन पर मौजूद परिवारों को पूरा समर्थन दे रहे हैं। इस वक्त अडानी समूह एयर इंडिया के विमान एआई 171 के दुर्घटनाग्रस्त होने के बाद से चल रहे बचाव और राहत कार्यों में सभी संबंधित अधिकारियों के साथ समन्वय में काम कर रहा है। एयरपोर्ट के ऑपरेटर के तौर पर, अडानी ग्रुप की ग्राउंड टीमें घटनास्थल पर सबसे पहले प्रतिक्रिया देने वालों में से थीं, जो एयरपोर्ट संचालन, आपातकालीन प्रतिक्रियाकर्ताओं और राष्ट्रीय आपदा टीमों के बीच समन्वय स्थापित करने के लिए काम कर रही थीं। यहां इससे अधिक हम क्या अपेक्षा कर सकते हैं अडानी ग्रुप से जबकि वह तो अपना काम अच्छे से कर ही रहा है।

हालांकि यह गहन जांच का विषय है कि उक्त हादसा हुआ क्यों पर हमें इस तथ्य को भी नजरअंदाज नहीं करना चाहिए कि यह पहला मौका नहीं है जब बोइंग का कोई विमान क्रैश हुआ है। हादसों के मामले में बोइंग विमानों का इतिहास दागदार है। इससे पहले 2024 में दक्षिण कोरिया में बोइंग का विमान क्रैश हुआ था, जिसमें लगभग 180 लोगों की जान चली गई थी। इसमें बोइंग का 737-800 एयरक्राफ्ट शामिल था, जो 737 मैक्स का नया वर्जन था। 2018 और 2019 में भी बोइंग 737 मैक्स का विमान क्रैश हुआ था, जिनमें लायन एयर फ्लाइट 610 और इथियोपियन एयरलाइंस फ्लाइट 302 शामिल थीं। इन दुर्घटनाओं में 346 यात्री और क्रू मेंबर्स की जान चली गई। इस संबंध में अभी तक सामने आए आंकड़ों के अनुसार, बोइंग विमान दुनिया भर में लगभग 6,000 दुर्घटनाओं में शामिल रहे हैं। इसमें 415 घातक थीं और 9,000 से अधिक लोगों की मृत्यु हुई है। दुनिया भर में हजारों यात्री विमानों में कम से 4,000 से ज्यादा विमान बोइंग 737-800 हैं।

न्यूयार्क टाइम्स की एक रिपोर्ट में कहा गया है कि एशिया, यूरोप और उत्तरी अमेरिका महाद्वीप में बोइंग विमानों का इस्तेमाल प्रमुखता से किया जाता है। वहीं, पिछले कुछ वर्षों में पायलटों ने इंजन में बर्फ जमने, ईंधन रिसाव, जनरेटर की विफलता और विद्युत प्रणाली में खराबी जैसी समस्याओं की भी शिकायत की है। इन्हीं कमियों के चलते 2024 में कंपनी के एक इंजीनियर, व्हिसलब्लोअर सैम सालेहपुर ने ड्रीमलाइनर के मुख्य भाग में संरचनात्मक समस्याओं के बारे में अमेरिकी सीनेट को बताया था। इसके बाद बोइंग फिर से जांच के दायरे में आ गया। उन्होंने दावा किया था कि छोटी-छोटी खामियां और सही असेंबलिंग न होना विमान के जल्द खराब होने और संरचनात्मक विफलता का कारण बन सकते हैं। एफएए ने एक जांच शुरू की, जो अभी भी जारी है। स्वभाविक है जब तक जांच का कोई परिणाम नहीं आ जाता, ये विमान आसमान में पूरी दुनिया में उड़ते रहेंगे।

वस्तुत: यहां हमें यह कभी नहीं भूलना चाहिए कि इस विमान को आधुनिक ओर सक्षम विमान माना जाता है, लेकिन इन विमानों का इतिहास सुरक्षा चिंताओं से जुड़ा रहा है। यह विमान ही क्यों पूरा हवाई सेक्टर ही हमेशा से चिंताओं से भरा रहा है। लाख सावधानी और सुरक्षा के बाद भी घटना कहीं भी कभी भी घट सकती है। यह कोई दावा किसी भी स्तर पर नहीं कर सकता कि दुर्घटना का पता पहले से लगाया जा सकता है। इस केस में पहले प्लेन के पायलट सुमीत सभरवाल और को-पायलट क्लाइव कुंदर ने माय डे कॉल किया था। एयर ट्रैफिक कंट्रोल (एटीसी) को हादसे के पहले यह बताने की कोशिश की थी कि विमान में कुछ गड़बड़ी है माय डे कॉल का मतलब पायलट के पास मदद मांगने का समय था, लेकिन प्लेन कंट्रोल करने का नहीं।' इसका मतलब यह भी है कि इस विमान में अचानक से आई कोई बड़ी खराबी रही, जो इसके हादसे का कारण बना है। वास्तव में यह वक्त अपनी सरकार पर दोषारोपण करने का नहीं, बलकि जो मृत हुए हैं, उनके प्रति अपनी सांत्वना व्यक्त करने का है।

राजस्थान के बांसवाड़ा जिले के एक ही परिवार के पांच लोगों की मौत हुई है। पति-पत्नी के साथ उनके दो जुड़वां बच्चे और एक बेटे की जो अंतिम फोटो सामने आई है, वह सभी को भावुक करती है। प्रतीक जोशी जो लंदन में पेशे से डॉक्टर थे, उनकी पत्नी कोमी व्यास, जुड़वां बेटियां मिराया जोशी और प्रद्युत जोशी, बेटा नकुल जोशी के साथ यात्रा कर रहे थे। प्लेन के टेकऑफ होने से पहले उन्होंने सेल्फी भी ली थी जो अब सोशल मीडिया पर वायरल हो रही है। मरनेवालों में कई लोग तो अपनी बहुत जिंदगी जी चुके थे, लेकिन ये तीनों बच्चे तो अभी बहुत छोटे ही थे, जिन्हें जीवन में बहुत कुछ देखना था, पर अनहोनी के बारे में क्या भविष्यवाणी की जा सकती है! इस प्लेन क्रैश में नई नवेली दुल्हन खुशबू की पहली उड़ान ही उसके लिए आखिरी साबित हुई जोकि अपने पति के पास लंदन जा रही थी।

एक भारत की बेटी राजस्थान के उदयपुर की रहने वाली पायल खटीक जो अपने सपनों को उड़ान देने के लिए लंदन जा रही थी, उसके परिवार के लिए उसकी ये यात्रा अंतिम साबित हुई है। वस्तुत- इस तरह की अनेक कहानियां हैं, जिन्होंने अपना सब कुछ खो दिया, हर कहानी बहुत भावुक करती है और जिंदगी का सबक भी देती हैं कि जीवन में अंतिम क्षण कब, कहां आ जाए कोई भरोसा नहीं।

# लोकतंत्र को रौंद रहा है ट्रंप प्रशासन...

पुष्परंजन

आप ट्रंप के पूर्वजों के बारे में पता कीजिये। वो खांटी अमेरिकन्स नहीं हैं। फ्रेडरिक ट्रम्प, डोनाल्ड ट्रम्प के दादा थे। जर्मनी के राइनलैंड वाले इलाके के काल्स्टेड्ट में जन्मे और पले-बढ़े, जो उस समय बावेरिया का हिस्सा था। जर्मन हैं, तो फ्रेडरिक ट्रम्प को सैन्य सेवा में अनिवार्य रूप से कुछ वर्षों के लिए जाना होता। इससे भागना ही फ्रेडरिक ट्रम्प ने तय किया। फ्रेडरिक ट्रम्प किशोरावस्था में नाई का काम करते थे। 7 अक्तूबर, 1885 को अमेरिका के लिए वन वे टिकट लेकर जहाज पर चढ़े, और फिर मुड़ कर नहीं देखा। वह न्यूयॉर्क पहुंचे, जहां उन्होंने अंतत: अपना परिवार बसाया और एक रियल एस्टेट व्यवसाय में कर्मचारी से कारोबारी बन गए। फ्रेडरिक ट्रम्प के बेटे और पोते ने इस जर्मन विरासत को पूरी तरह से नकार दिया, इसके बजाय दावा किया कि उनके दादा की जड़ें स्कैंडिनेविया में उत्तर की ओर थीं। ट्रम्प ने अपनी सह-लिखित पुस्तक 'द आर्ट ऑफ़ द डील' में दावा किया, 'मैं एक बच्चे के रूप में स्वीडन से यहां आया था। पिता जर्मन, मां स्कॉटिश।' इमिग्रैंट बैकग्राउंड वाले वही ट्रम्प, आप्रवासियों के पीछे हाथ धोकर पड़े हैं।

लॉस एंजेलिस में इमिग्रेशन छापों को लेकर हिंसक विरोध हुआ है। लोगों को काबू करने के वास्ते 2,100 नेशनल गार्ड को लॉस एंजेलिस में तैनात किया गया है। इसके अलावा 700 मरीन भेजे गए हैं। अब यहां नेशनल गार्ड की संख्या चार हजार हो गई है। इससे स्थानीय अधिकारियों और कैलिफोर्निया के गवर्नर गेविन न्यूसम की चिंता और बढ़ गई है। न्यूसम पहले ही कह चुके हैं कि ट्रंप इस आग को और भड़का रहे हैं, और वह यही चाहते थे। साफ लगता है, आर्थिक मोर्चे पर फेल ट्रम्प देश का ध्यान आव्रजन नीतियों में उलझाए रखना चाहते हैं। लॉस एंजेलिस में हालात बेकाबू हैं। ट्रम्प के बारे में यही कहा जा रहा है, कि उनका व्यवहार तानाशाहों वाला हो चुका है।

ट्रम्प के जीवनी लेखक टिम ओ ब्रायन ने कहा, 'बदला वह ऑक्सीजन है, जो उन्हें बचाए रखती है।' और उन्होंने अपने इर्द-गिर्द ऐसे छोटे-मोटे लोगों को रखा है जो उनकी खूब चापलूसी करते हैं। मसखरे जैसे दिखने वाले लोग कैबिनेट बैठकों में उनका शौर्य बखान करते हैं। फेडरल कम्युनिकेशंस कमीशन के चेयरमैन ब्रेंडन कैर ने तो अपने कॉलर पर सुनहरे रंग का ट्रंप का सिर भी लटका रखा है। ठीक वैसे ही जैसे माओवादी करते थे। अराजकता के सम्राट ट्रंप का जब टैरिफ युद्ध से ध्यान हटता है, वो आप्रवासियों को भगाने की मुहिम में लग जाते हैं।

अमेरिका को ग़ौर से देखें तो यह देश आबाद ही हुआ बाहर से आये लोगों से। राष्ट्रपति जॉन एफ कैनेडी द्वारा लिखी गई एक पुस्तक का शीर्षक ही है, 'ए नेशन ऑफ़ इमिग्रेंट्स'। जब उन्होंने यह किताब लिखी, तब वो सीनेटर थे। इस पुस्तक में औपनिवेशिक अमेरिका से लेकर अब तक के आप्रवासन का इतिहास, और अमेरिका में आप्रवासन कानून को उदार बनाने के प्रस्ताव शामिल हैं। 1965 से पहले, अमेरिकी आव्रजन कानून उत्तरी और पश्चिमी यूरोप के आप्रवासियों के हित में था, इनकी कोशिश थी, कि एशिया से आप्रवास को प्रतिबंधित किये रखें। 1965 के आव्रजन और राष्ट्रीयता अधिनियम ने एशिया और लैटिन अमेरिका से आप्रवास के दरवाज़े खोल दिए। वर्ष 1990 के आव्रजन अधिनियम ने कानूनी आव्रजन को और भी शिथिल किया, जिससे बाक़ी देशों के अनिवासियों को कानूनी रूप से अमेरिका में प्रवेश करने की अनुमति मिल गई। 34.7 करोड़ की आबादी वाले अमेरिका में विदेश से आये लोगों की संख्या, 2023 में उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार, चार करोड़ 78 लाख तक पहुंच गई, जो 2022 के मुक़ाबले, 16 लाख अधिक है। यह 2000 के बाद से 20 से अधिक वर्षों में सबसे बड़ी जनसंख्या वृद्धि है। वर्ष 1970 में, अमेरिका में रहने वाले आप्रवासियों की संख्या आज की तुलना में लगभग पांचवां हिस्सा थी। 1965 में कांग्रेस द्वारा अमेरिकी आव्रजन कानूनों में बदलाव किए जाने के बाद इस जनसंख्या की वृद्धि में तेज़ी आई। ठीक से देखा जाये, तो ओरिजिनल अमेरिकी केवल दस फीसद हैं। आज अमेरिका में अनिवासी 1910 के बाद से सबसे ज़्यादा हैं, लेकिन 1890 के 14.8 फीसद रिकॉर्ड से कम मानकर चलिए।

पीईडब्ल्यू रिसर्च सेंटर के आंकड़े बताते हैं, 'अमेरिका में मेक्सिको से आये आप्रवासी सबसे अधिक हैं। 2022 में यू.एस. में रहने वाले लगभग एक करोड़ छह लाख आप्रवासी वहीं पैदा हुए थे, जो टोटल यू.एस. आप्रवासियों का 23 प्रतिशत है। तीन साल पहले, अमेरिका में अनिवासियों का सबसे बड़ा समूह इंडो-अमेरिकन्स (6 प्रतिशत), चीनी (5 प्रतिशत), फिलीपीनी (4 प्रतिशत) और अल साल्वाडोर से आने वाले क्रमश: 3 फीसद बताये गए थे। लैटिन अमेरिका (27 प्रतिशत), जिसमें मेक्सिको शामिल नहीं है, लेकिन कैरिबियन (10 प्रतिशत), मध्य अमेरिका (9 प्रतिशत) और दक्षिण अमेरिका (9 प्रतिशत) शामिल हैं। यूरोप, कनाडा और अन्य उत्तरी अमेरिका 12 प्रतिशत, सब सहारा अफ्रीका के (5 प्रतिशत) और मध्य पूर्व और उत्तरी अफ्रीका (4 प्रतिशत) अनिवासी अमेरिका में बसते हैं।'

आजकल

## एअर कंडीशनर का नया नियम

**अपने** घर या कार्यालय को मनमर्जी के मुताबिक वातानुकूलित करने की प्रवृति अब लोगों को बदलनी होगी। क्योंकि, आने वाले दिनों में एसी (एअर कंडीशनर) की हवा को ज्यादा ठंडा करने का विकल्प ही मौजूद नहीं होगा। ऐसा इसलिए, क्योंकि केंद्र सरकार एअर कंडीशनर के तापमान का मानकीकरण करने वाली है। नए नियमों के तहत इसके तापमान को न्यूनतम 20 डिग्री और अधिकतम 28 डिग्री सेल्सियस के दायरे में ही रखा जाएगा।

इससे न केवल बिजली की बचत होगी, बल्कि कार्बन उत्सर्जन में भी कमी आएगी, जो पर्यावरण संरक्षण के लिए बेहद जरूरी है। कई देशों में इस तरह के नियम पहले से लागू हैं। भारत में भी इसको लेकर काफी पहले से विचार किया जा रहा था, लेकिन कुछ तकनीकी पहलू और सरकारी स्तर पर इच्छाशक्ति का अभाव इसमें रोड़ा बना हुआ था, पर अब सरकार ने इस दिशा में पहल करते हुए नए नियमों के मसविदे को अंतिम रूप देना शुरू कर दिया है।

देश में वातानुकूलन के लिए तापमान का मानकीकरण इसलिए भी जरूरी है, क्योंकि गर्मियों के दिनों में बिजली की मांग चरम पर पहुंच जाती है। इसमें सबसे ज्यादा योगदान एअरकंडीशनर और हवा को ठंडा करने वाले अन्य उपकरणों का होता है। विशेषज्ञों का मानना है कि अगर वातानुकूलन के समय तापमान तय सीमा में रखा जाए तो देशभर में सालाना हजारों करोड़ यूनिट बिजली की बचत हो सकती है। इससे कोयला आधारित ऊर्जा संयंत्रों पर भी दबाव कम होगा और कार्बन

भारत के शून्य कार्बन उत्सर्जन लक्ष्य को हासिल करने की दिशा में भी यह पहल महत्त्वपूर्ण साबित हो सकती है। वैसे भी अंतरराष्ट्रीय मानकों को ध्यान में रखते हुए यह कदम उठाना जरूरी हो गया था। जापान, इटली, स्पेन और दक्षिण कोरिया जैसे देशों में एअर कंडीशनर के तापमान को लेकर पहले से ही सख्त नियम लागू हैं। जापान में तापमान की सीमा 26 डिग्री, जबकि इटली और स्पेन में 23 से 27 डिग्री सेल्सियस के बीच रखी गई है। ऐसा बताया गया है कि नया नियम फिलहाल सभी नए एअर कंडीशनर पर लागू होगा। यानी आने वाले दिनों में बाजार में उपलब्ध एअर कंडीशनर में तापमान 20 डिग्री से नीचे और 28 डिग्री सेल्सियस से ऊपर नहीं रखा जा सकेगा। इसका एक फायदा यह भी होगा कि बिजली की खपत कम होने से बिल की राशि भी कम होगी। यानी समाज के मध्यम वर्ग के लिए सरकार का यह कदम राहत भरा होगा।

# अहमदाबाद में सपनों की उड़ान से सुलगते सवाल

प्रियंका सौरभ

अहमदाबाद में 12 जून की सुबह आम दिनों की तरह सामान्य थी। किसी ने सपने में भी नहीं सोचा होगा कि आज की दोपहर रुलाने वाली होगी। एअर इंडिया की फ्लाइट ए1-171 लंदन के गैटविक एयरपोर्ट के लिए उड़ान भरने कुछ ही सेकंड बाद क्रैश हो गई। यह हादसा सिर्फ अहमदाबाद को ही नहीं, पूरे राष्ट्र की आत्मा को झकझोर गया।

इस विमान में 230 यात्री और 12 क्रू मेंबर थे। सभी की अपनी-अपनी कहानियां थीं। कोई पहली बार विदेश जा रहा था। किसी को बेटी की शादी में शामिल होना था। कोई नौकरी के लिए लंदन जा रहा था तो कोई अपने बेटे से मिलने। किसी ने शायद दरवाजा बंद करते समय पीछे मुड़कर देखा हो। मगर अधिकांश ने आखिरी बार कहा होगा-पहुंचकर फोन करना। लेकिन इसका मौका सपनों की उड़ान भरने वालों को नहीं मिला।

इस विमान का बड़ा हिस्सा मेघानी नगर के मेडिकल छात्रावास पर भी गिरा। इससे वहा रह रहे छह छात्र भी मौत के मुंह में समा गए। यह युवा भविष्य में किसी की जान बचा सकते थे। दुर्भाग्य देखिए, उनकी अपनी जानें ही नहीं बच सकीं। किसी मोबाइल फोन की स्क्रीन पर शायद अभी भी ममता का 'मिस्ड कॉल' दिख रहा होगा। किसी के व्हाट्स ऐप पर अब भी लैंड करते ही मैसेज करना लिखा होगा।

हादसे में मर जाना अलग बात है, लेकिन बिना अलविदा कहे दुनिया छोड़ जाना एक अकल्पनीय दु:ख होता है। एअर इंडिया का यह ड्रीमलाइनर विमान आधुनिकतम सुरक्षा तकनीक से लैस था। ड्रीमलाइनर 787 को उड्डयन जगत में विश्वसनीय माना जाता है। फिर सवाल उठता है-कैसे हुआ ये हादसा? क्या विमान में पहले से कोई तकनीकी गड़बड़ी थी? क्या मेंटेनेंस में लापरवाही बरती गई? या फिर यह एक दुर्भाग्यपूर्ण संयोग है?

कैप्टन सुमीत सबरवाल इस विमान को उड़ा रहे थे। वे 8200 घंटे के उड़ान अनुभव वाले वरिष्ठ पायलट थे। उनके साथ सह-पायलट क्लाइव कुन्दर भी थे। उनके पास भी पर्याप्त उड़ान अनुभव था। कहते हैं कि दोनों ने आखिरी क्षण तक विमान को कंट्रोल करने की कोशिश की। ब्लैक बॉक्स से मिली रिकॉर्डिंग में कैप्टन की अंतिम आवाज मेडे कॉल के रूप मे दर्ज है। प्रशासन ने रेस्क्यू ऑपरेशन शुरू करने में देर नहीं की। खबर फैलते ही अस्पतालों के बाहर परिजनों की चीखें सुनाई देने लगीं।

प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी और ब्रिटेन के प्रधानमंत्री कीर स्टारमर ने हादसे पर गहरा शोक व्यक्त किया है। हादसों के बाद हम अकसर संवेदनाएं प्रकट करते हैं। मोमबत्तियाँ जलाते हैं। सोशल मीडिया पर पोस्ट डालते हैं और फिर भूल जाते हैं। लेकिन इस बार कुछ बदलना होगा। कई परिवार ऐसे हैं जिनका एकमात्र कमाने वाला सदस्य इस हादसे में चला गया। कुछ ऐसे हैं जिनके तीन-तीन सदस्य एकसाथ उड़ान पर थे और अब उनकी कोई स्मृति शेष नहीं।

एक छह साल की बच्ची की तस्वीर वायरल हो रही है जो अपने दादा-दादी के साथ पहली बार विदेश जा रही थी। अब उसकी गुलाबी गुड़िया राख में मिली है। एक नवविवाहिता जो ससुराल के लिए रवाना हुई थी, अब ताबूत में लौटेगी। यह कहानियां तकलीफदेह हैं। इस हादसे के बाद हमें दो काम जरूर करने चाहिए। पहला-पीड़ित परिवारों को हर संभव सरकारी, कानूनी और मानसिक सहायता दी जाए। दूसरा-यह सुनिश्चित किया जाए कि भारत की कोई भी उड़ान हो, उसे उड़ने से पहले सौ बार जांचा जाए।

एक शोक रचना याद आ रही है-जो उड़ने चले थे सितारे बन के, वो राख में अब निशान बन के रह गए। यह दुर्घटना उन सभी यात्रियों को श्रद्धांजलि है जो सिर्फ मंज्ल की आशा लेकर चले थे और अब हमारी यादों का हिस्सा बन गए हैं। वे लौटकर नहीं आएंगे, लेकिन अगर हमने उनकी याद में सिस्टम को बेहतर बना दिया, तो शायद उनके जाने का कोई अर्थ रह जाएगा।