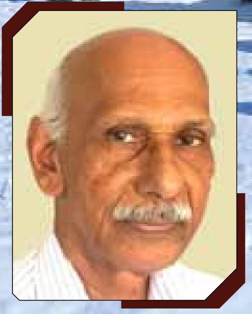

ഡോ. കെ. ജെ. മാത്യു

കൺമുമ്പിൽ ഒരു ഹെലികോപ്റ്റർ ക്രാഷ് *

1941 ഡിസംർ 13 ന് കോട്ടയം ജില്ലയിൽ കുറുപ്പന്തറയിൽ ജനനം. കോട്ടയം സി. എം. എസ്. കോളേജ്, എറണാകുളം മഹാരാജാസ് കോളേജ് എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്ന് ജന്തുശാസ്ത്രത്തിൽ ഉയർന്ന റാങ്കോടെ ബിരുദ ബിരുദാനന്തര ബിരുദങ്ങൾ. കേരള യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ നിന്നും സമുദ്ര ശാസ്ത്രത്തിൽ ഡോക്ടറേറ്റ്. 1966 മുതൽ 2000 വരെ കൊച്ചിയിലെ കേന്ദ്ര സമുദ്ര മത്സ്യഗവേഷണ സ്ഥാപനത്തിൽ (CMFRI) ഗവേഷണം. ഒപ്പം ബിരുദാനന്തരബിരുദ, ഡോക്ടറേറ്റുതലത്തിൽ അധ്യാപനം. മികച്ച ഗവേഷണത്തിന് 1986 ൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു അവാർഡ് ലഭിച്ചു. 1983–84 കാലഘട്ടത്തിൽ ഇന്ത്യയുടെ മൂന്നാം അന്റാർട്ടിക്ക പര്യവേക്ഷണ സംഘത്തോടൊപ്പം ഗവേഷണാർത്ഥം അന്റാർട്ടിക്കയിലേയ്ക്ക്. അവിടത്തെ അനുഭവങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മലയാളത്തിൽ രചിച്ച 'അന്റാർട്ടിക്കയിലേയ്ക്ക് ഒരു സാഹസിക യാത്ര' എന്ന പുസ്തകം D.C. ബുക്സ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. 150 ഓളം ഗവേഷണ പ്രബന്ധങ്ങൾ. പ്രിൻസിപ്പൽ സയന്റിസ്റ്റ് തസ്തികയിൽ സർവ്വീസിൽ നിന്നും വിരമിച്ചതിനുശേഷം ഇന്ത്യൻ കൗൺസിൽ ഓഫ് അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ റിസർച്ച് എമരിറ്റസ് സയന്റിസ്റ്റ് പദവി നൽകി ആദരിച്ചു. ശാസ്ത്രഗ്രന്ഥങ്ങളും, ശാസ്ത്രജേർണലുകളും എഡിറ്റുചെയ്തു. ദൂരദർശൻ, ആകാശവാണി സഫാരി ചാനൽ എന്നിവയിൽ പ്രഭാഷണം, അഭിമുഖം. വിവിധ യൂണിവേഴ്സിറ്റികളിൽ വിസിറ്റിംഗ് സയന്റിസ്റ്റ്. ഗവേഷണ സംബന്ധമായി അറബിക്കടലിലും ബംഗാൾ ഉൾക്കടലിലും ആന്തമാൻ, ലക്ഷദ്വീപ് കടലുകളിലും നിരവധി പര്യടനങ്ങൾ. മലയാള മനോരമയുടെ ജേർണലിസം സ്കൂളായ മാസ്കോമിൽ ഗസ്റ്റ് ഫാക്കൾട്ടി ആയി സേവനം അനുഷ്ഠിച്ചു.

കപ്പൽ അന്റാർട്ടിക്കയിലെത്തി രണ്ടാം ദിവസമാണ് എല്ലാവരെയും ഞെട്ടിച്ച ആ അതിദാരുണ സംഭവം ഉണ്ടായത്. അന്നു ഞാൻ എന്റെ ഡയറിയിൽ കുറിച്ചിട്ടിരുന്ന വരികൾ ഇവിടെ പകർത്താം.

''29.12.1983 കപ്പൽ കടൽ ഐസിൽ കെട്ടിനിർത്തിയിരിക്കുന്നു. എന്റെ ഗവേഷണങ്ങൾക്കു വേണ്ട ചില സാമ്പിളുകൾ ഇന്നു ശേഖരിക്കാൻ ഞാൻ തീരുമാനിച്ചു. കപ്പലിലെ ഒരു ജോലിക്കാരന്റെ സഹായത്തോടെ വേണ്ട സജ്ജീകരണങ്ങൾ ചെയ്തു. മണിക്കൂറിൽ ഒരിക്കൽ എന്ന കണക്കിൽ 24 മണിക്കൂർ തുടർച്ചയായി ഒരേ സ്ഥലത്തുതന്നെ ചെയ്യേണ്ട എന്റെ പരീക്ഷണങ്ങൾ രാവിലെ പത്തുമണിക്ക് തുടങ്ങാൻ നിശ്ചയിച്ചു. അതിൻ പ്രകാരം ആദ്യത്തെ സെറ്റ് സാമ്പിളുകൾ ഞാൻ ശേഖരിച്ചു. എന്നാൽ നിർഭാഗ്യവശാൽ ഒഴുകിയടുക്കുന്ന ഒരു വലിയ മഞ്ഞു കട്ടി കപ്പലിന് ഭീഷണിയായേക്കാം എന്നു കണ്ടതിനാൽ കപ്പൽ കെട്ടഴിച്ചു മാറ്റേണ്ടിവന്നു. അതിനാൽ എന്റെ പരിപാടി തുടക്കത്തിലേ മുടങ്ങി''.

താമസിയാതെ കപ്പൽ വീണ്ടും സീ ഐസിന് സമീപം എത്തിച്ചു. ഉച്ചക്കഴിഞ്ഞു രണ്ടുമണി മുതൽ വീണ്ടും എന്റെ സാമ്പിളുകൾ ശേഖരിക്കാൻ ഞാൻ തീരുമാനിച്ചു. എന്നാൽ, എന്റെ ജോലിക്ക് ഒരാളുടെ സഹായം കൂടെ ആവശ്യമുണ്ടായിരുന്നതിനാൽ ആ വിവരം ഞാൻ സംഘത്തലവനെ അറിയിച്ചു. എന്നെ സഹായിക്കാൻ ലീഡർതന്നെ മുന്നോട്ടു വന്നു.

ഉച്ചകഴിഞ്ഞ് രണ്ടു മണിയോടെ ഞാൻ കപ്പലിന്റെ പിൻവശത്തു സ്റ്റാർബോർഡ് സൈഡിൽ മൂറിംഗ് വിഞ്ചിനടുത്തെത്തി. കപ്പൽ ജോലിക്കാരി ഉള്ള എന്ന സ്ത്രീ എനിക്കുവേണ്ടി വിഞ്ച് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ എത്തി. അവരുടെ സഹായത്തോടുകൂടി എന്റെ പ്ളാംഗ്ടൺ

* ലേഖകന്റെ 'അന്റാർട്ടിക്കയിലേക്ക് ഒരു സാഹസിക യാത്ര' എന്ന ഗ്രന്ഥത്തിൽനിന്ന്

നെറ്റ് വെള്ളത്തിലേയ്ക്കയക്കുവാൻ തുടങ്ങി. ഇതേ സമയം സംഘത്തലവൻ ഡോ. ഗുപ്തയും എന്റെ സഹായത്തിനെത്തിയിരുന്നു.

ഞങ്ങൾ രണ്ടാളും ചേർന്ന് ഒരു സാമ്പിൾ ശേഖരിച്ചു. കിട്ടിയ സാമ്പിൾ കുപ്പിയിൽ ആക്കുന്ന സമയം വ്യോമസേനയുടെ പ്രതാപ് ഹെലികോപ്റ്റർ ബേസ്ക്യാമ്പിലേക്കു ചരക്കു കൊണ്ടുപോകാൻ വേണ്ടി അതിന്റെ എഞ്ചിൻ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന ശബ്ദം ഞങ്ങൾക്കു കേൾക്കായി; എങ്കിലും ഞങ്ങൾക്കു നേരിട്ടു കാണാമായിരുന്നില്ല.

ഹെലികോപ്റ്റർ ഹെലിഡെക്കിൽ നിന്നും പറന്നുയർന്നപ്പോൾ അസാധാരണമായ വിറയലോടുകൂടിയ ഒരു ശബ്ദം ഞാൻ കേട്ടു. ഹെലികോപ്റ്റർ പറന്നുയരുമ്പോൾ അതിന്റെ റോട്ടേഴ്സിന്റെ (ചിറകുകൾ) കറക്കം മൂലം വായുവിൽ ശക്തമായ ചലനവും തന്മൂലമുള്ള ശബ്ദവും സാധാരണമാണ്. ഇതു നടക്കുമ്പോൾ സമയം ഏകദേശം രണ്ടേമുക്കാൽ മണി ആയിരുന്നു.

ഈ സമയം സംഘത്തിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു വനിത ശാസ്ത്രജ്ഞ ഡോ. അദിതി പന്ത് എവിടെനിന്നോ കിതച്ചുകൊണ്ടു ഞങ്ങളുടെ പക്കൽ ഓടിയെത്തി പതറിയ ശബ്ദത്തോടെ പറഞ്ഞു:

''എന്താണ് ഒരസാധാരണ ശബ്ദം കേട്ടത്? എനിക്കാകെ ഭയമാകുന്നു.''

''ഭയപ്പെടാനൊന്നുമില്ല മിസ്സ് അദിതി.'' ലീഡർ സമാധാനിപ്പിച്ചു. ''ഹെലികോപ്റ്റർ പറന്നുയരുമ്പോഴുണ്ടായ ശബ്ദമല്ലേ നമ്മൾ കേട്ടത്? ഭയപ്പെടാനെന്തിരിക്കുന്നു?''

അദിതി രംഗത്തുനിന്നും മറഞ്ഞു ഇതേസമയം എന്നെ സഹായിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന കപ്പൽ ജോലിക്കാരിയെ കാണാതായി. അടുത്ത സാമ്പിൾ എടുക്കേണ്ട സമയം അവർ പെട്ടെന്നു പോയതിൽ എനിക്കൽപം ദേഷ്യവും വരാതിരുന്നില്ല. അവരെ കണ്ടുപിടിക്കാനാ

യി ഞാൻ കപ്പലിന്റെ പോർട്ടുസൈഡിൽ എത്തി.

അപ്പോൾ ഞാൻ കടലിൽ കണ്ട കാഴ്ച അടിമുടി ഞെട്ടിക്കുന്നതായിരുന്നു. അൽപസമയം മുമ്പു രണ്ടര ടൺ ചരക്ക് അടിയിൽ തൂക്കിയിട്ടു പറന്നുയർന്ന പ്രതാപ്, കപ്പലിൽ നിന്നും ഉദ്ദേശം 50 മീറ്റർ അകലെ അതാ കീഴ്മേൽ മറിഞ്ഞു വെള്ളത്തിൽ കിടക്കുന്നു. വാലറ്റം മുറിഞ്ഞുപോയിട്ടുണ്ട്. റോട്ടറുകളുടെ കഷണങ്ങൾ തകർന്നു, അവിടവിടെ വെള്ളത്തിൽ പൊന്തിക്കിടക്കുന്നു. ഹെലികോപ്റ്ററിൽഉണ്ടായിരുന്നഅഞ്ചുവ്യോമസേനാംഗങ്ങളും അതിനുമുകളിൽ നിൽക്കുകയും ഇരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ആ കാഴ്ച കണ്ടതും ഞാൻ ഓടി. മറുവശത്തു നിന്നിരുന്ന ലീഡറുടെ അടുത്തേക്ക് ചെന്നപാടെ ഞാനൊരുവിധം പറഞ്ഞൊപ്പിച്ചു.

''സർ, ഹെലികോപ്റ്റർ വെള്ളത്തിൽ''. അത്രയുമേ എനിക്കു പറയാൻ സാധിച്ചുള്ളൂ. കേട്ടതും അദ്ദേഹം ഓടി രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിനു വേണ്ട നേതൃത്വം നൽകി.

സംഭവം ഞൊടിയിടയിൽ കപ്പലിലുണ്ടായിരുന്നവരെല്ലാം അറിഞ്ഞു. എല്ലാവരും കപ്പൽത്തട്ടിൽ പാഞ്ഞെത്തി. ആർക്കും എന്തു ചെയ്യണമെന്ന് ഒരു രൂപവുമില്ല. അല്ലെങ്കിൽതന്നെ എന്തു ചെയ്യുവാനാണ്. പൂജ്യം ഡിഗ്രിക്ക് താഴെയുള്ള തണുത്തുറഞ്ഞ ജലം. അതിൽ ഇറങ്ങി രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന പ്രശ്നമേയില്ല. അങ്ങനെയുള്ള വെള്ളത്തിൽ രണ്ടു മിനിറ്റു നേരത്തേക്കു പോലും ആർക്കും പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിനുമുമ്പേ മരവിച്ചു മരിച്ചുപോകും.

ഇതേസമയം വെള്ളം ഉള്ളിലേക്ക് ഇരച്ചു കയറിക്കൊണ്ടിരുന്ന ഹെലികോപ്റ്റർ അതിവേഗം താണുകൊണ്ടിരുന്നു. അതിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന അഞ്ചുപേർക്കും നീന്തൽ വശമായിരുന്നില്ല. നിർഭാഗ്യവശാൽ അവരിലാരുംതന്നെ സർവൈവൽ സൂട്ടോ, ലൈഫ് ജാക്കറ്റോ ധരിച്ചിരുന്നില്ല.

ഭാഗ്യമെന്നു പറയട്ടെ, പ്രതാപ് വെള്ളത്തിൽ വീണ

നേരം നേവിയുടെ വക ചേതക് പ്രവർത്തന സജ്ജമായി ഹെലിഡെക്കിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിനാൽ ഉടൻതന്നെ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിൽ മുഴുകാൻ അതിനു

കഴിഞ്ഞു. നിമിഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽതന്നെ ചേതക് പറന്നുയർന്ന് നേരെ മുങ്ങുന്ന പ്രതാപിന്റെ സമീപമെത്തി. അതിൽ നിന്നും സ്ളിംഗ് (അപകടത്തിൽ പെടുന്നവർക്കു കക്ഷങ്ങളിൽകൂടി ഇട്ടു തൂങ്ങി പിടിച്ചുകിടക്കുവാനുള്ള വളയം) താഴേക്കിട്ടുകൊടുത്തു. ഫ്ളൈറ്റ് ലെഫ്റ്റനന്റ് ശ്രീ റായ് അതിൽ തൂങ്ങി. അയാളെ ചേതക് സുരക്ഷിതമായി കപ്പൽത്തട്ടിൽ എത്തിച്ചു. ഉടൻതന്നെ വീണ്ടും പുറപ്പെട്ടു.

പ്രതാപ് അനുനിമിഷം വെള്ളത്തിലേക്കു താണുകൊണ്ടിരുന്നു. ചേതക് രണ്ടാമതും അപകടത്തിൽപ്പെ

ട്ടവരുടെ തലയ്ക്കു മുകളിൽ പറന്നുനിന്നു. ഇപ്രാവശ്യം രണ്ടുപേരാണ് സംളിംഗിൽ കയറിപ്പിടിച്ചത്. വിംഗ് കമാണ്ടർ മധോക്കും (അപകടസമയം ഹെലികോപ്റ്റർ പറപ്പിച്ചിരുന്നയാൾ), മെയിന്റനൻസ് എഞ്ചിനീയർ സാർജന്റെ ശ്രീ യാദവും. രണ്ടുപേർ സ്ളിംഗിൽ പിടിച്ചതിനാൽ ആർക്കും തന്നെ സ്ളിംഗ് കക്ഷത്തിലൂടെ ഇടുവാൻ സാധിച്ചില്ല. കട്ടികൂടിയ നനഞ്ഞ ഗ്ലൗസുകൾ ധരിച്ച കൈകൊണ്ടു സ്ളിംഗിൽ തൂങ്ങിപ്പിടിച്ചു കിടക്കേണ്ടിവന്നു. ഇപ്രകാരം ചെയ്യുന്നത് ഒരിക്കലും സുരക്ഷിതമല്ല.

രണ്ടുപേരെയും തൂക്കി ചേതക് കപ്പലിനെ ലക്ഷ്യമാക്കി പറന്നു. എന്നാൽ അധികസമയം അവർക്കു സ്ളിംഗിൽ പിടിച്ചു കിടക്കാൻ ആയില്ല. പിടിവിട്ട് അവർ ഓരോരുത്തരായി വെള്ളത്തിൽ വീണു. വെള്ളത്തിൽ വീണു കിടക്കുന്നവരെ രക്ഷിക്കാൻ ചേതക് പലതവണ ശ്രമിച്ചു. എന്നാൽ, സ്ളിംഗിൽ കയറിപ്പിടിക്കാനുള്ള ശേഷികൂടി വെള്ളത്തിൽ

വീണവർക്ക് അപ്പോൾ നശിച്ചിരുന്നു. അവരുടെ വിപുലമായ ചൂടു വസ്ത്രങ്ങൾ നനഞ്ഞ് വീർത്ത് ചലനശക്തിപോലും നശിച്ചിരുന്നു. ഈ ഘട്ടത്തിൽ ചേതക് അതിന്റെ രക്ഷാപ്രവർത്തനം നിർത്തിവെച്ചു.

ഇതിനകം പ്രതാപ് പൂർണമായും വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങി അപ്രത്യക്ഷമായിരുന്നു. അതിനുമുകളിൽ ബാക്കി ശേഷിച്ചിരുന്ന രണ്ടുപേരും വെള്ളത്തിലായി. കപ്പലിൽ കണ്ടുനിന്നവർ കൂട്ടക്കരച്ചിലും. നാലുപേർ മുന്നിടങ്ങളിൽ വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങിക്കൊണ്ടിരുന്നു. ഭാരിച്ച വസ്ത്രങ്ങളും ബൂട്സും ധരിച്ചിരുന്ന അവർക്ക് വെള്ളത്തിൽ താഴ്ന്നതിനെതിരെ ഒന്നും ചെയ്യാനായില്ല. തൂവലുകൾ നിറച്ച ജാക്കറ്റ് അൽപനേരത്തേക്ക് അവർക്ക് പ്ളവത്വം നൽകിയിരിക്കാം. അതിനുള്ളിൽ ശീതജലം അരിച്ചുകയറാൻ താമസിച്ചതുനിമിത്തം ശരീരം കുറച്ചുനേരത്തേക്കുകൂടി മരവിക്കാതെയും ഇരുന്നിരിക്കാം.

ഈ സമയം കപ്പലിലെ ഒരു രക്ഷാബോട്ട് കടലിൽ ഇറക്കികഴിഞ്ഞിരുന്നു. അതിവേഗം അത് അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരുടെ സമീപത്തേക്ക് കുതിച്ചു. ഭാഗ്യവശാൽ കരസേനയിലെ ഡോക്ടർ മേജർ ബി. കെ. സിംഗും അതിൽ കയറിയിരുന്നു. ഹെലികോപ്റ്റർ മുങ്ങിയ സ്ഥലത്ത് വെള്ളത്തിൽ കിടന്നിരുന്ന വിംഗ് കമാണ്ടർ താണ്ഡന്റേയും (സഹപൈലറ്റ്) എഞ്ചിനീയർ സാർജന്റ് ഗുപ്തയുടെയും അടുത്തേക്കാണ് ലൈഫ്ബോട്ട് ആദ്യം പോയത്. അർദ്ധപ്രാണരായ അവരെ ഞൊടി

യിടയിൽ ബോട്ടിനുള്ളിലാക്കി മറ്റുള്ളവരെ രക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടി അവരുടെ അടുത്തേക്കു പാഞ്ഞു. യാദവ് അപ്പോഴും വെള്ളത്തിനുമുകളിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കാൻ പണിപ്പെടുന്നുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ ഭാരിച്ച ശരീരമുള്ള മാധോക്കാകട്ടെ പൊങ്ങിക്കിടക്കാനുള്ള സകല കഴിവും നഷ്ടപ്പെട്ട് ഏറെക്കുറെ വെള്ളത്തിനടയിലായിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. അതോടൊപ്പം ഡക്കിലുള്ളവരുടെ കൂട്ടനിലവിളി അത്യുച്ചത്തിലായി.

ലൈഫ്ബോട്ട് നേരെ യാദവിന്റെ അടുത്തെത്തി. അയാളെ തൂക്കിയെടുത്തു ബോട്ടിനുള്ളിലാക്കി. പിന്നീട് മധോക്കിന്റെ അടുത്തേക്ക് കുതിച്ചു. മധോക്കിനെ

പൊക്കിയെടുത്ത ഡോക്ടർ പിന്നീട് പറഞ്ഞത്. താനൊരു ശവശരീരമാണ് വെള്ളത്തിൽ നിന്നും പൊക്കിയെടുത്തത് എന്നു തോന്നിയെന്നാണ്.

കൂട്ടത്തിൽ മധോക്കായിരുന്നു കൂടുതൽ അവശൻ. ബോധമറ്റ അയാൾക്ക് നാഡിമിടിപ്പും, ശ്വാസോച്ഛ്വാസവും നിലച്ചിരുന്നു. ഡോക്ടർ ബോട്ടിൽവച്ചുതന്നെ വേണ്ട പ്രഥമശുശ്രൂഷകൾ നൽകി. ഡോക്ടറുടെ വായോടു വാ ചേർത്തുള്ള ശ്വാസോച്ഛ്വാസം അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവൻ തിരിച്ചു നൽകിയെങ്കിലും ഗുരുതരാവസ്ഥ തുടർന്നു.

എല്ലാവരെയും രക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് ലൈഫ്ബോട്ട് കരയ്ക്കണഞ്ഞു. ഓരോരുത്തരെയായി കടൽമഞ്ഞിലേക്ക് ഇറക്കി. തണുത്ത് വിറങ്ങലിച്ച ശരീരത്തിൽ നിന്നും നനഞ്ഞുകുതിർന്ന വസ്ത്രങ്ങൾ അഴിച്ചുമാറ്റി. പകരം കമ്പിളികൊണ്ട് പുതപ്പിച്ചു. ഓരോരുത്തരെയായി കപ്പലിലെ ആശുപത്രിയിലേക്ക് മാറ്റി. മധോക്കിനെ സ്ട്രച്ചറിൽ എടുത്തുകൊണ്ട് പോകുമ്പോഴും വായോടു വാ ചേർത്തുള്ള ശ്വാസോച്ഛ്വാസം നൽകിക്കൊണ്ടിരുന്നു.

മധോക്കൊഴികെ മറ്റു നാലുപേരും താമസിയാതെ തന്നെ അപകടനില തരണംചെയ്തു. മധോക്കിന്റെ

നില ഗുരുതരമായിത്തന്നെ തുടർന്നു. ആറുമണിക്കൂർക്കഴിഞ്ഞേ എന്തെങ്കിലും പറയാനാവൂ എന്നു ഡോക്ടർമാർ അറിയിച്ചു.

സംഭവം – ദൃക്സാക്ഷി വിവരണം

സംഭവദിവസം പ്രതാപും, ചേതകും ചരക്കുകൾ ബേസ് ക്യാമ്പിൽ എത്തിക്കുന്ന ജോലിയിലായിരുന്നു. അപകടം നടക്കുമ്പോൾ രണ്ടാമത്തെ ഷിഫ്ടിൽ ഉള്ളവർക്കായിരുന്നു ഡ്യൂട്ടി. അവരിൽ ചിലർ സംഭവം വിവരിച്ചതിൽ നിന്ന് അപകടം ഉണ്ടായത് എങ്ങനെ എന്നു ഗ്രഹിക്കാൻ കഴിഞ്ഞു.

അപകടം പിണഞ്ഞ ട്രിപ്പിൽ പ്രതാപിന് ഏകദേശം രണ്ടര ടൺ സാധനങ്ങൾ ഭീമാകാരമായ നൈലോൺ വല ഉപയോഗിച്ച് അടിയിൽ തൂക്കിയിട്ടുകൊണ്ടു പോകേണ്ടിയിരുന്നു. പറന്നുയർന്നതിനുശേഷം ഒരാൾ വല അടിയിൽ കൊളുത്തുകയാണ് വേണ്ടത്. വല കൊളുത്തിയ ശേഷം ഹെലികോപ്റ്റർ കുത്തനെ പറന്നുയരണം. ചരക്ക് ഡക്കിൽനിന്നും സ്വതന്ത്രമായി എന്നു താഴെനിന്നും സൂചന ലഭച്ചതിനുശേഷം ഹെലികോപ്റ്റർ പറന്നകലും.

അപകടം പിണഞ്ഞ ട്രിപ്പിൽ അടിയിൽ ചരക്കു തൂക്കിയിട്ട വല ഡക്കിൽനിന്നും പൂർണ്ണമായും ഉയർത്താൻ ഹെലികോപ്റ്ററിന് കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല. (എങ്ങ

നെയോ എഞ്ചിന്റെ പ്രവർത്തനം നിലച്ചുപോയിരുന്നു എന്നു പിന്നീടു രക്ഷപ്പെട്ടവരിൽ നിന്നും മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു). ഉയർത്താനുള്ള പണിപ്പാടിൽ വലഡക്കിൽ തന്നെ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ ഉടക്കുകയും തന്മൂലം ഹെലികോപ്റ്ററിന്റെ സന്തുലിതാവസ്ഥ നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്തു. സമനില നഷ്ടപ്പെട്ട അതിന്റെ റോട്ടർ ബ്ളേഡുകൾ കപ്പലിന്റെ പുറത്തേക്കു നീണ്ടുനിന്നിരുന്ന ക്രെയിനിൽ ഇടിച്ചു.

ഇതേസമയം കപ്പൽത്തട്ടിൽത്തന്നെ വീണു തകരുമായിരുന്ന ഹെലികോപ്റ്റർ പൈലറ്റിന്റെ ഒറ്റ സാമർത്ഥ്യം കൊണ്ടു കപ്പലിന്റെ വശത്തേക്കു മാറ്റുകയും കപ്പലിന്റെ പാർശ്വഭാഗങ്ങൾക്കു സാരമായ കേടുപാടുകൾ വരുത്തിക്കൊണ്ടു കടലിൽ വീണു തകരുകയുമാണുണ്ടായത്.

ഏതായാലും വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായ ഒരു സംഭവമായിപ്പോയി ഇത്. അന്റാർട്ടിക്കയിൽ എത്തിയതിനുശേഷം ഇതുവരെയും നല്ല കാലാവസ്ഥ കാരണം ഞങ്ങൾ തികച്ചും ഭാഗ്യവാന്മാരായിരുന്നു. ഇന്നും നല്ല സൂര്യപ്രകാശമുള്ള ദിവസം.

സംഘത്തിലുള്ളവരുടെ മനോവീര്യം നിലനിർത്തുന്നതിനും ബേസ് ക്യാമ്പിലുള്ളവരെ വിവരമറിയിക്കുന്നതിനുമായി ഉടൻതന്നെ ചേതക് അങ്ങോട്ടു പുറപ്പെട്ടു.

ഈ പരിതഃസ്ഥിതിയിലും ചരക്കിറക്കുന്ന പരിപാടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോകാൻതന്നെ തീരുമാനിച്ചു. കാരണം ഓരോ നിമിഷവും അന്റാർട്ടിക്കയിൽ വിലപ്പെട്ടതാണ്. ഒരുപക്ഷേ മനസ്സിനെ തളർത്തിയേക്കാവുന്ന ഒരു സംഭവമാണുണ്ടായതെങ്കിലും അതൊരു വെല്ലുവിളിയായി കണക്കാക്കി എല്ലാവരും അവസരത്തിനൊത്തുയരുകയും, കഠിനാദ്ധ്വാനത്തിനു തയ്യാറാവുകയും ചെയ്തു. തങ്ങളെ ഏൽപിച്ച ജോലി ഏതു പ്രതിസന്ധികളേയും തരണം ചെയ്ത് പൂർണമാക്കി തിരുച്ചുപോകാൻ ഓരോരുത്തരും പ്രതിജ്ഞാബദ്ധരായിരുന്നു. ഇതു മഹത്തായ ഒരു രാജ്യത്തിനുവേണ്ടി ചെയ്യുന്ന മഹത്തായ ഒരു ദൗത്യമാണെന്ന് ഓരോരുത്തർക്കും ഓർമയുണ്ടായിരുന്നു.

ഹെലികോപ്റ്ററിൽ ഉണ്ടായിരുന്നവർ ചെയ്തത്

ഹെലികോപ്റ്റർ വെള്ളത്തിലേക്ക് കീഴ്മേൽ മറിഞ്ഞതോടെ അതിൽ ഉണ്ടായിരുന്നവരും മൂന്നു നാലു പ്രാവശ്യം കീഴ്മേൽ മറിഞ്ഞു. മുറിഞ്ഞ വാലറ്റത്തുകൂടി കടൽ വെള്ളം ചീറിക്കയറുവാൻ തുടങ്ങി. എല്ലാവർക്കും ദിക്ഭ്രമം ഉണ്ടായി. എന്നാൽ കൂട്ടത്തിൽ ഏറ്റവും പ്രായം കുറഞ്ഞ ശ്രീ റായ് എവിടെ നിന്നോ

പ്രകാശം അരിച്ചിറങ്ങുന്നതായി കണ്ടു.

പ്രകാശം വന്നിരുന്ന ഭാഗം മുകൾഭാഗമാണെന്നും ഹെലികോപ്റ്റർ വെള്ളത്തിൽ പൊങ്ങിക്കിടക്കുകയാണെന്നും അയാൾ മനസ്സിലാക്കി. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഹെലികോപ്റ്ററിനടിയിൽ പിൻഭാഗത്ത് സുതാര്യമായ പ്ളാസ്റ്റിക് ജനലിൽകൂടി വന്ന പ്രകാശമായിരുന്നു അത്. ഹെലികോപ്റ്ററിനടിയിൽ ചരക്കു തൂക്കുന്നത് ഉള്ളിലിരിക്കുന്ന ആൾക്കു കാണുവാൻവേണ്ടി സംവിധാനം ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു ചെറിയ ജനലാണിത്.

പ്രകാശം കണ്ടയുടൻ ശ്രീ റായ് തന്റെ മുഷ്ടികൊണ്ട് ആ ജനൽ തട്ടി ഉടയ്ക്കുകയും അഞ്ചുപേരും ഓരോരുത്തരായി ആ ചെറു കവാടത്തിൽകൂടി വെളിയിൽ വരികയും ചെയ്തു. അപ്രകാരം മുകളിൽ വന്നവർ രക്ഷാപ്രവർത്തനവും കാത്ത് ഹെലികോപ്റ്ററിനു മുകളിൽ ഇരിപ്പായി.

ഏകദേശം അഞ്ചാറു മിനിറ്റിനുള്ളിൽ തകർന്ന ഹെലികോപ്റ്റർ വെള്ളത്തിൽ താഴുമെന്ന് അവർക്കുറപ്പുണ്ടായിരുന്നു. രക്ഷപ്പെടാമെന്നുള്ള നേരിയ ആശപോലും ഇല്ലായിരുന്നെങ്കിലും ധൈര്യം അവർക്കു കൂട്ടിനുണ്ടായിരുന്നു.

രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിനായി ചേതക് അവരുടെ മുകളിൽ എത്തിയപ്പോൾ പരിക്കുപറ്റി ചോര ഒലിക്കുന്ന ശ്രീ റായ് തന്നെ ആദ്യം പോകട്ടെ എന്ന് വിംഗ് കമാണ്ടർ താണ്ഡൻ നിർദ്ദേശിച്ചു. ചേതകിനു രക്ഷിക്കാൻ കഴിഞ്ഞ ഏക വ്യക്തിയും ശ്രീ. റായ് തന്നെ.

അന്റാർട്ടിക്കയിൽ അപകടങ്ങൾ ഏതുസമയത്തും വിവിധകാരണങ്ങളാൽ ഉണ്ടാകാം. അവിടെ പോയിട്ടുള്ള മറ്റ് രാജ്യക്കാർക്കും പല അവസരത്തിലും ജീവൻ ബലിക്കഴിക്കേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. അപകടം മൂലവും തണുപ്പു മൂലവും രോഗം വന്നു ആൾ നാശം സംഭവിച്ചിട്ടുള്ള ഉദാഹരണങ്ങൾ വളരെയുണ്ട്. എങ്കിലും മനുഷ്യന്റെ സാഹസിക സ്വഭാവവും വിജ്ഞാന തൃക്ഷ്ണയും അവനെ കൂടുതൽ സാഹസിക യജ്ഞങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കാൻ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നു.

(ചിത്രങ്ങൾ ലേഖകൻ തന്റെ ക്യാമറയിൽ പകർത്തിയവയാണ്. എപ്പോഴും തന്റെ ജാക്കറ്റിൽ 3 ക്യാമറകൾ കരുതിയിരുന്നു.)