



જાશયોના કાંઠે બીજાં કોઈ પંખીઓ હોય કે ન હોય, પરંતુ બગલાભાઈની હાજરી અવશ્ય હોય છે. બગલો આપણું બહુ વ્યાપક અને જાણીતું પંખી છે. બગલો એટલે ધોળું શરીર, લાંબી ડોક, લાંબા-કાળા પગ અને મજબૂત પીળી ચાંચ. બસ, એટલું આપણે જાણીએ છીએ. પણ હકીકતે આ તો થઈ એક સામાન્ય બગલાની વાત.

બગલાની કેટલી બધી જાતો આપણે ત્યાં છે! દરેક બગલો એકબીજાથી દેખાવ, રહેઠાણ, ખોરાક અને બીજી ખાસિયતોથી જુદો પડે છે.

પાણીના કાંઠે જાતજાતના ને ભાતભાતના બગલા જોવા મળે છે. તેમનું કદ કબૂતરથી માંડીને મસમોટા પંખીની કાયા જેવું મોટું હોય છે.

કેટલાકની ચાંચ લાંબી હોય છે, તો કેટલાકની જાડી. કેટલાકની ડોક લાંબી હોય છે, તો કેટલાકની ટૂંકી. આ બધી જાતોમાં એક બગલો જરા વિશિષ્ટ છે. તેનું નામ છે ફાટીયાંચ ઢોંક.

ફાટીયાંચનું અંગ્રેજી નામ 'Asian Openbill'

ફાટીયાંચ ઢોંક (Asian Openbill)

છે. હિન્દીમાં તેને 'ગુગલા' કહે છે. આ ઢોંક બગલાની ચાંચ ફાટેલી એટલે કે વચ્ચેથી ખુલ્લી રહે છે, તેથી જ તો તેને 'ફાટીયાંચ' નામ મળ્યું છે. તેની કુલ ઊંચાઈ અઢી ફૂટ જવા થાય છે, એટલે કે એ કદમાં ઘણું મોટું છે. તે સફેદ રંગનું પક્ષી છે. તેની પાંખો છેડે કાળા રંગની છે. પહેલી નજરે જોતાં તે વિચિત્ર પક્ષી લાગે.

ફાટીયાંચની ચાંચ વિચિત્ર, રતાશપડતી કાળા રંગની તેની ચાંચ વચ્ચેથી ખુલ્લી અને પોલાણવાળી છે, ચાંચના ઉપર અને નીચેનાં બે ફાડિયાં સામસામે ફિટ બેસી જવાને બદલે વચ્ચેથી ખુલ્લાં રહે છે, તેથી એ તરત ઓળખાઈ જાય છે.

ફાટીયાંચ કાદવ-કીચડવાળાં જળાશયોમાં બે, ત્રણ કે તેથી વધારે સંખ્યામાં જોવા મળશે. કાદવમાંથી દેડકાં, કરચલા અને મોટાં જીવડાં તે ખાય છે. માછલી પણ તેનો આહાર બને છે. પાણીના અને કાદવના બીજા જીવોને પણ તે ખાઈ જાય છે. કોયલાવાળી ગોકળગાયને પણ તે આરોગી જાય છે.

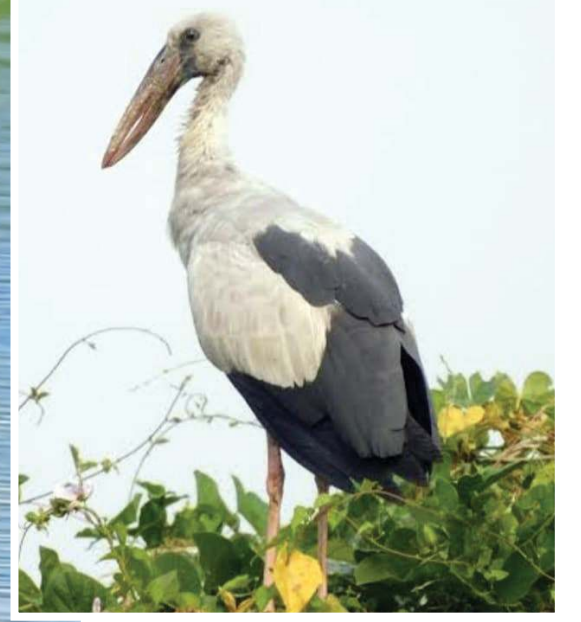


પંખી લોક

★ પ્રવીણ સરચેયા

ફાટીયાંચના માળા સમૂહમાં હોય છે. જળકાંઠાનાં બીજાં પક્ષીઓ જેવાં કે કાંકણસાર, બગલા, કાજિયા વગેરેની સોબતમાં ઝાડ પર માળા બાંધે છે. માળો બનાવવા માટે સળીઓ અને ડાંખળીઓનો ઉપયોગ

કરે છે. માળાનો આકાર કઢંગો ગોળ હોય છે. માળાની વચ્ચે પાણીની વનસ્પતિની પોચી ગાદી બનાવે છે. માળા હંમેશાં જળાશયની નજીકના ઝાડ પર હોય છે. માદા આછા સફેદ રંગનાં ત્રણથી ચાર



ફાટીયાંચની ચાંચ વિચિત્ર, રતાશપડતી કાળા રંગની તેની ચાંચ વચ્ચેથી ખુલ્લી અને પોલાણવાળી છે, ચાંચના ઉપર અને નીચેનાં બે ફાડિયાં સામસામે ફિટ બેસી જવાને બદલે વચ્ચેથી ખુલ્લાં રહે છે, તેથી એ તરત ઓળખાઈ જાય છે

ઈંડાં મૂકે છે.

Stork એટલે કે ઢોંક જાતિના આ બગલાઓની અન્ય જાતો; પીળી ચાંચ ઢોંક (Painted Stork), કાળો ઢોંક (Black Stork), ધોળી ડોક ઢોંક (Woolly-necked Stork), સફેદ ઢોંક (European White Stork) અને કાળી ડોક ઢોંક (Black-necked Stork) આપણે ત્યાં જોવા મળે છે. આવી વિવિધતા ધરાવતા આ પંખીઓ પ્રમાણમાં મોટી કાયા ધરાવે છે. અને તેની દિનચર્યા પણ જોવા જેવી હોય છે.

જળકાંઠાનાં પક્ષીઓ કાદવ-કીચડ ડહોળીને કિનારાને સાફ રાખવાનું બહુ અગત્યનું કામ આ પંખી કરે છે. જીવજંતુઓવાળા કીચડ ધરાવતા પાણી કિનારા પક્ષીઓ વિના દુર્ગંધ મારે છે. પક્ષીઓ આપણને તેવી દુર્ગંધથી બચાવે છે. એથી જળકાંઠાનાં પંખીઓ પંખીસૃષ્ટિમાં ઘણી બધી અગત્યતા ધરાવે છે.

વિમાનની ટેલ નીચે સપોર્ટ કેમ મૂકવામાં આવે છે?



રપોર્ટ પર જ્યારે વિમાન લેન્ડ થઈને પાર્ક થાય છે, ત્યારે તમે ઘણી વખત જોયું હશે કે ગ્રાઉન્ડ કૂ વિમાનની પૂંછડી (Tail) નીચે એક ખાસ પ્રકારનો સપોર્ટ અથવા સ્ટેન્ડ ગોઠવે છે. પહેલી નજરે આ દ્રશ્ય જોઈને સામાન્ય વ્યક્તિના મનમાં સવાલ થાય કે શું આટલું વિશાળ અને ભારે વિમાન પાછળની તરફ પલટી શકે ખરું? આ વાત માનવી બલે મુશ્કેલ લાગે, પરંતુ વાસ્તવિકતા એ છે કે કેટલાક વિમાનો સાથે જમીન પર આવું થવાનું જોખમ રહેલું હોય છે.

ટેલ સ્ટેન્ડ શું છે?

વિમાનની પાછળના ભાગમાં મૂકવામાં આવતા આ સપોર્ટને સામાન્ય રીતે ટેલ સ્ટેન્ડ (Tail Stand) તરીકે ઓળખવામાં આવે છે. વિમાન ગેટ કે બે પર પાર્ક થયા બાદ ગ્રાઉન્ડ કૂ તેને ફ્યુઝલાઝ (Fuselage - વિમાનના મુખ્ય શરીર)ના પાછળના ભાગ નીચે બરાબર પોઝિશન કરે છે. અહીં એક મહત્વની બાબત નોંધવી જરૂરી છે કે આ સ્ટેન્ડ આખા વિમાનનું વજન ઊંચકવા માટે બનાવવામાં



આવું નથી. તેનો મુખ્ય હેતુ માત્ર એટલો જ છે કે કોઈ અણધાર્યા કારણસર વિમાનની પૂંછડી જમીન પર અચાનક અથડાઈ કે બેસી ન જાય. જ્યારે વિમાન રનવે પરથી આવીને પાર્કિંગમાં ઊભું રહે છે, ત્યારે પણ તેની અંદર વજનનું સંતુલન સતત બદલાતું રહે છે. આ સંતુલન બગડવાના મુખ્ય કારણો નીચે મુજબ છે: મુસાફરોનું ઉતરવું: ઘણીવાર વિમાનના આગળના કેબિનના મુસાફરો પહેલા ઉતરી જાય છે, જ્યારે પાછળના કેબિન (Rear Cabin)માં મુસાફરો હજુ બેઠેલા હોય છે. સામાન ખાલી કરવો: આગળના કાર્ગો હોલમાંથી સામાન પહેલા કાઢી લેવામાં આવે અને પાછળના ભાગમાં વજન એમને એમ રહે. પાછળ ભારે કાર્ગો લોડ કરવો: પાછળના કાર્ગો હોલમાં



ભારે સામાન કે કાર્ગો લોડ કરવામાં આવી રહ્યો હોય. જ્યારે આગળનો ભાગ ખાલી થઈ જાય અને પાછળના ભાગમાં મુસાફરો કે સામાનનું વજન વધી જાય, ત્યારે વિમાનનું સેન્ટર ઓફ ગ્રેવિટી ધીમે-ધીમે પાછળની તરફ ખસવા લાગે છે. જો વિમાનનું સેન્ટર ઓફ ગ્રેવિટી પાછળ ખસીને તેના મુખ્ય લેન્ડિંગ ગિયર પાસે રહેલા 'ક્રિટિકલ પોઇન્ટ'ને પાર

કરી જાય, તો આગળનો ભાગ અત્યંત હળવો બની જાય છે. આના કારણે:

વિમાનનું આગળનું નોઝ લેન્ડિંગ ગિયર જમીન પરથી હવામાં ઊંચકાઈ શકે છે. પરિણામે, વિમાનની ભારે પૂંછડી ખૂબ જ ઝડપથી નીચે આવીને એરપોર્ટના ગ્રાઉન્ડ સાથે ધડાકાભેર અથડાઈ શકે છે. જો વિમાનની પૂંછડી જમીન સાથે અથડાય તો વિમાનના સ્ટ્રક્ચરને મોટું નુકસાન થઈ શકે છે અને એરપોર્ટ ગ્રાઉન્ડ સ્ટાફ તેમજ મુસાફરો માટે પણ ગંભીર જોખમ ઊભું થઈ શકે છે. આવી સંભવિત દુર્ઘટનાને ટાળવા માટે ગ્રાઉન્ડ કૂ વિમાન પાર્ક થતાં જ તરત જ ટેલ સ્ટેન્ડ લગાવી દે છે. તે કોઈ કાયમી લોડ બેરિંગ આધાર નથી, પરંતુ એક મિકેનિકલ સેફ્ટી બેકઅપ છે. જો વજનના અસંતુલનને કારણે પૂંછડી નીચે નમવા માડે, તો આ સ્ટેન્ડ તેને અટકાવી લે છે અને પૂંછડીને જમીન સાથે અથડાવા દેતું નથી. વિમાન માત્ર હવામાં જ ઊડતી વખતે નહીં, પરંતુ જમીન પર પાર્ક થયા પછી પણ યોગ્ય વજન અને સંતુલન જાળવવું અનિવાર્ય છે. વિમાનની પૂંછડી નીચે મુકાતું આ નાનું ટેલ સ્ટેન્ડ એવિએશન સેફ્ટીનું એક ઉત્તમ ઉદાહરણ છે, જે કરોડો રૂપિયાના વિમાનને સામાન્ય વજન ફેરબદલથી થતા મોટા નુકસાનથી બચાવે છે.