

ගුවන්සර

Guwansara

දෙශීය සේවක පිළිබඳ හි ලංකාවේ ප්‍රධාන සිංහල අධිකාරීකා සමාජයට

12 වන කළුපැය | 2014

ISSN - 2012 - 6298



ISSUED FREE OF CHARGE

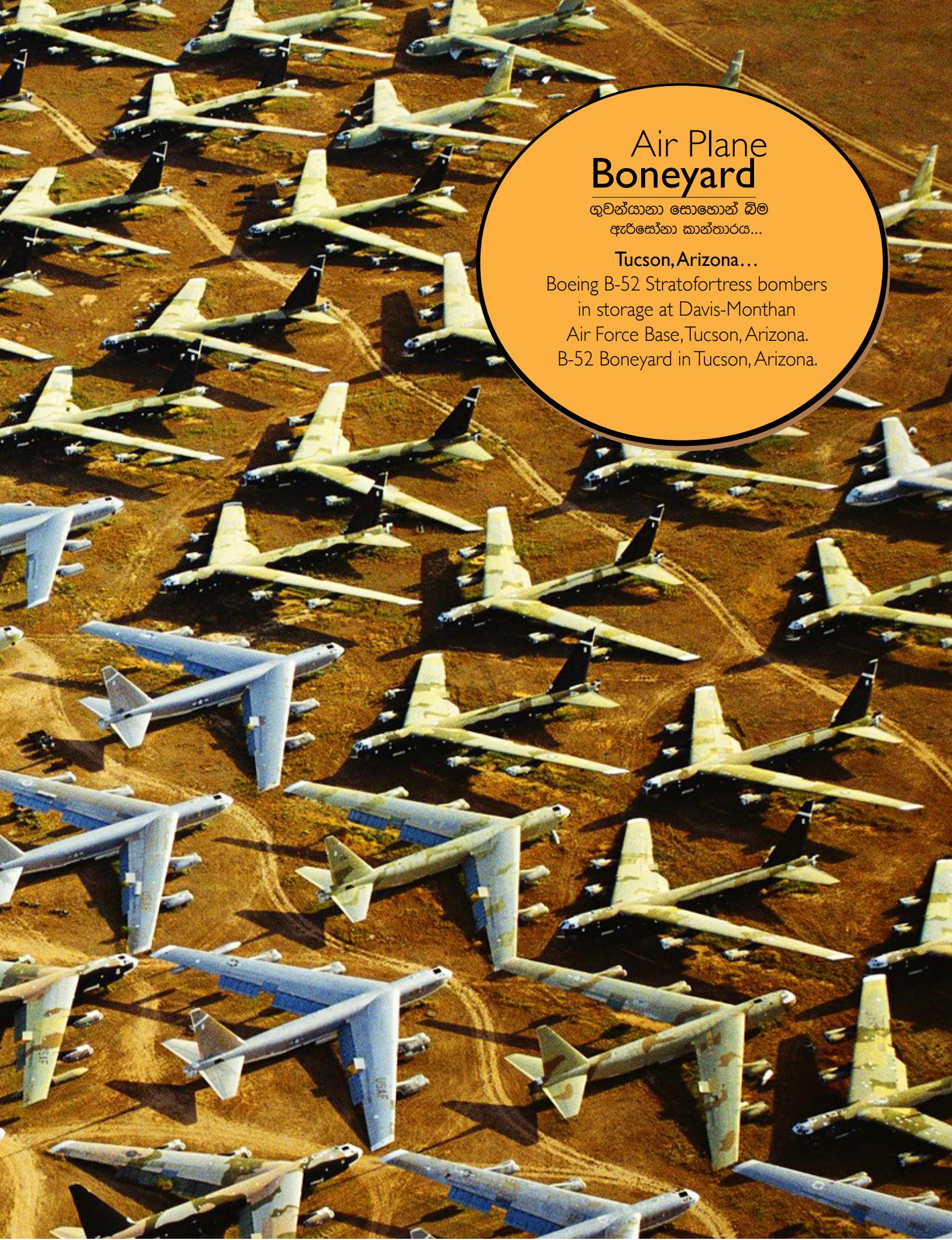
Registered in the Sri Lanka Press Council under No. P - 1388

Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under

No. QD/93/News / 2014







Air Plane Boneyard

ගුවන්කානා සොහොන් බිම
අභරසේනා කාන්තාරය...

Tucson, Arizona...

Boeing B-52 Stratofortress bombers
in storage at Davis-Monthan

Air Force Base, Tucson, Arizona.

B-52 Boneyard in Tucson, Arizona.



රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ
සංචාරක වීම සංචාරක කර්මාන්තයේ
වර්ධනයට මහතු රැකුලක්

AN 225 MRIYA

ලොව විශාලතම හාන්ඩ
ප්‍රවාහන ගුවන් කානෝ

26

සප්තකන්‍යා ගුවන්
අනතුරේ කළු පෙට්ටිය
සොයා ගිය ගමන

36

වන්වර්ල්ක් oneworld

44

ගුවන යානා හදුන
තාක්ෂණා ගිල්පින්

56

NEWS LOCAL FORGIN

74

WHAT'S INSIDE

Contents



EDITORIAL

Editor in Chief
Dev Samarajeewa

Editor
Chandima Kodithuwakku

Managing Editor
Manjula Wickramanayake

Aviation News Editor
Ishara Gunawardena

Editorial Board
Gimhan Dabarera
Nilantha Tennakoon
Yohan Tennakoon
Dulanjali Mapitiyage
Gayani Millawithanachchi

Circulation
Gihan Gunasekara
Nuwan Samaranayake
Upul Kumara
Saman Priyantha
Dammika Nanda Kumara
Tharanga Amarasinghe
Indika Amarasinghe
Sisira Kumara

Design
NEO Graphics
Romesh Eranda

Photography
Chandika Lakmal
Sagara Indrajith
Manjula Marasinghe

Print
NEO Graphics
143, Uduhamulla Station Road,
Gangodawila, Nuwegoda.
Tel: 0112 820 220

ප්‍රධාන සංස්කාරක
දේවී සමරපිට

සංස්කාරක
වහුදුමා කොයිතුවක්කු

කළමනාකරණ සංස්කාරක
මංපුලා විකුමනායක

ගුවන්සේවා ප්‍රවෘත්ති සංස්කාරක
ඉජාර ගුණවර්ධන

සංස්කාරක මණ්ඩලය
ගිලිහාන් දූධරෝරා
නිලන්ත තෙන්නකේන්
යොහාන් තෙන්නකේන්
දුලාංඡල් මාපිටියගේ
ගයති මල්ලවීතානවිච්චි

බෙදාහැරීම් සහය
හිහාන් ගුණයේකර
නුවත් සමරනායක
සිප්ල් කුමාර
සමත් පියන්ත
ධිමිමික නන්ද කුමාර
තරංග අමරසිංහ
ඉන්දික අමරසිංහ
සිසිර කුමාර

පරිගණක පිටු සැලකුම්
නියෝ ගුරුත්වාස්
රෝමේෂ විරහ්ද

ඡායාරූප
වහුදික ලක්මාල්
සාගර ඉන්දුසිත්
මංපුල මාරසිංහ

මූල්‍යනාය
නියෝ ගුරුත්වාස්
143, උඩහමුල්ල දුම්රියපොල පාර,
ගංගොඩිවල, නුගේගොඩ.
දු.ක. 0112 820 220

Cover STORIES



The Silver Star Pre-School සිල්ව් ස්වාර් පෙර පාසල් දරුදෑරියන්...

අක්කේන් වත්මර පෙරේරා, යුතාය
හක්කිනී සිල්වා, සහේල් සහදේන්කා
සිරාතාන්න, මුහුත් නුලාරා ගොන්සේකා,
සිතුන් හන්සෙන පෙරේරා, බිඩ් එම්
වනුත්...

මෙම ජායාරූප ලබාගැනීමට අනති
සහයක් ලබාදුන් සිල්ව ස්වාර් පෙර
පාසල් දරුදෑරිම්ය වන ගිණිකා පෙරේරා
මහත්මයට අපගේ ස්තූරිය...

විශේෂ ස්තූරිය - වන්දුල මිනුවංග
ඡායාරූපය - ලකිරා ගුරුත්වා



Publisher
Civil Aviation Authority of Sri Lanka
No. 04, Hunupitiya Road, Colombo 02.
T/P 0112 35 88 00
Web: www.caa.lk, email: info@caa.lk

සිවල් ගුවන් සේවා

අධිකාරී කාර්යාලයක් මත්තලට

මානව ශිෂ්ටවාරයේ ආරම්භයත් සමඟින් මිනිසාට අවශ්‍ය වූ ප්‍රධාන අවශ්‍යතා දෙක වූයේ ප්‍රවාහනය සහ සන්නිවේදනය යි. ඒ සමඟින් පසු කැලෙක ගාගා නිමිත් ආණිත මානව ශිෂ්ටවාර බිජිවිය. කෙමෙන් කෙමෙන් දියුණු වූ ලෝකයේ අවශ්‍යතාද වැඩි වන්නට වූ අතර මිනිසාට ලෝකයේ ඇතින් පිහිටි රටවල් සමග සම්බන්ධ වීමේ අවශ්‍යතාවය ඇතිවිය. මේ සියලු අවශ්‍යතා සපුරාණී පසුගිය වසර 100ක තරම් කාලය තුළ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ ගුවන් කර්මාන්තය ඉතා දියුණු තත්ත්වයට පත්ව ඇති අතර මිනිසාට බොහෝ සේවීන් සම්පූර්ණ ඇත.

වත්මන් ලෝකයේ ඉතා සුරක්ෂිත මෙන්ම නිරුපදිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වන්නේද ගුවන් ප්‍රවාහනය යි. මෙය අප රටවල පොදුවූ කරුණු වන අතර ශ්‍රී ලංකාව දිවයිනක් වන බැවින් අපට අනෙක් රටවල් සමග සම්බන්ධ වීමේ දී ගුවන් ප්‍රවාහනය අත්‍යවශ්‍ය සාධකයකි.

මේ කරුණු නිවැරදිව හඳුනාගත් වර්තමාන රජය ශ්‍රී ලංකාව, ආසියාවේ ගුවන් කේන්දුයක් කිරීමේ සංක්ලේෂය හඳුන්වා දුන්නා පමණක් තොව ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස මේ මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ නිර්මාණය කළේය. මේ සියලු කටයුතුවලට සම්ගාමීව මත්තල ගුවන් තොටුපළ කටයුතු තවත් කාර්යක්ෂමව සහ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්ට අනුව සිදුකිරීම වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී කාර්යාලයක් මත්තල ඉදිකාට පසුගිය ප්‍රති මස 09 වැනිදා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියාකර ජයරත්න මැයිතුමන් අතින් ව්‍යවහාර කරන ලදී.

විශේෂයෙන්ම ජාත්‍යන්තරය, රටක ගුවන් කර්මාන්තයේ තත්ත්වය මනිත්තෙන් එම රැටී ක්‍රියාත්මක වන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය හේ දෙපාර්තමේන්තුව තුළිනි.

අලේ කටයා



විෂිද්ධ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සමග සහයෝග යෙන් ක්‍රියා කරමින් විම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පැවත්‍රේ. මේ අනුව මත්තලට පැමිණෙන ගුවන් යානාවල සුරක්ෂිතතාවය සහ නිරුපදිතතාවය උපරිම අයුර්න් පවත්වාගෙන යාම හා ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකාරීත්වය අධික්ෂණය මෙම මත්තල කාර්යාලය මගින් සිදුකිරීමට නියමිතය.

සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉතා ගැනු ප්‍රමිතියකින් දුක්තව ක්‍රියාත්මක කිරීම හේතුවෙන් 2010 වසරේදී පැවති ජාත්‍යන්තර ගුවන් සුරක්ෂිතතාව විගණනයෙන් දකුණු ආසියාවේ ප්‍රථම ස්ථානයට පත්වීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට හැකි විය. එබැවින් විම තත්ත්වය ඉදිරියෝදී වඩා තොදින් පවත්වා ගැනීම සඳහා මෙම මත්තල නව කාර්යාලය බෙහෙවින් ඉවහල් වනු ඇත.





හිරු දෙවරක් පසු ගුවන් ගමනා

ලොව පැරණිතම ගුවන් සමාගමක් වන සිස්ටේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම 1943 වසරේදී පැය 32 තරම් පියාසර කාලයක් සහිත ඉතා රහස්‍යගත ගුවන් ගමන් සිස්ටේලියාවේ පර්ත් නි සිට ශ්‍රී ලංකාව වෙත ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒ දෙවන ලොක යුධ සමයේ බ්‍රිතාන්‍ය සහ සිස්ටේලියාව අතර වැදගත් සහ්තිවේදනයක් පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙනි.

සාරාංශය

1942 වසරේ සිංගපේපූරුව ජපානයට යටත් වීමෙන් අනතුරුව මිනු පාර්ශ්වයේ රටවල් සඳහා සිය යුධ සහ්තිවේදන කටයුතු සිදුකර ගැනීමට තිබූ මාර්ග ඇඟිරියා අතර විකල්ප මාර්ග සොයා



කළිනාන් විල්මෝ පයවර්ධන

ලොව පැරණිතම ගුවන් සමාගමක් වන සිස්ටේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම 1943 වසරේදී පැය 32 තරම් පියාසර කාලයක් සහිත ඉතා රහස්‍යගත ගුවන් ගමන් සිස්ටේලියාවේ පර්ත් නි සිට ශ්‍රී ලංකාව වෙත ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.





මෙම නව ගුවන් මාර්ගය දෙවන ලේක යුද්ධයේ ජයග්‍රහණය වෙනුවෙන් සුවිසල් කාර්යභාරයක් ඉටුකර ඇති බව මෙම වාර්තාවේ ඕස්ට්‍රේලියාව විසින් සටහන් තබා ඇත. පැය 32 ගත වූ මෙම ගුවන් ගමනක් අවසානයේ දී යානයේ ගුවන් කාර්යය මණ්ඩලය හිරු පායන දුරශහනය දෙවරක් දැක ඇත. එබැවින් මෙම ගුවන් ගමන පසු කාලයක දෙවරක් හිරු පැසු ගුවන් ගමන ලෙස ජනනීය විය.

ගැනීමට සිදු විය. ඒ වෙනුවෙන් එවකදී සිලෝන් හෙවත් වත්මන් ශ්‍රී ලංකාව විකල්පය ලෙස තේරු ගෙන ඇත. පර්ත් සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර විම නොහැවතුණු ගුවන් ගමන වෙනුවෙන් පැය 32 ක් ගත්ව තිබුණි.

මෙම නව ගුවන් මාර්ගය දෙවන ලේක යුද්ධයේ ජයග්‍රහණය වෙනුවෙන් සුවිසල් කාර්යභාරයක් ඉටුකර ඇති බව මෙම වාර්තාවේ ඕස්ට්‍රේලියාව විසින් සටහන් තබා ඇත. පැය 32 ගත වූ මෙම ගුවන් ගමනක් අවසානයේ දී යානයේ ගුවන් කාර්යය මණ්ඩලය හිරු පායන දුරශහනය දෙවරක් දැක ඇත. එබැවින් මෙම ගුවන් ගමන පසු කාලයක දෙවරක් හිරු පැසු ගුවන් ගමන ලෙස ජනනීය විය.

යුධ කාලය තුළ කිසිදු පිටිත හානියක් නොවන අයුරින් ඉත්දියත් සාගරය හරහා ගුවන් ගමන් වාර 271 ක් පමණ සිදු කර ඇති අතර වීමගින් මගින් 858 ක් සහ හානීය රෙඛ 100 ක් පමණ ප්‍රවාහනය කොට ඇත. ඒ සඳහා ඔවුන් කිලෝමීටර මිලියන 02ක් පමණ පියාසර කර ඇත. මෙහි විශේෂත්වය වන්නේ මෙම සියලු ගුවන් ගමන් සිදුකොට ඇත්තේ සතුරා සීමාවන් හරහා වීමයි.

1940 තරම් අතිනයේ සිදුකර ඇති මෙම දුෂ්කර ගුවන් ගමන් අදවිත් ගුවන් ඉතිහාසය තුළ සිදුකරන ලද හිරිහිතම ගුවන් ගමන් සම්භයක් ලෙස සටහන්ව ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ ඇති ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය පිළිබඳව අප ගුවන්සර මිට පෙර කළාපයකින්ද සාකච්ඡා කළේමු. මෙමගින් කියවෙන්නේද ඔබ මෙතෙක් නොඅැසු ගුවන් ගමනක් සඳහා ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධ වී ඇති ආකාරයයි. දිග ගණනාවකට පෙර ක්‍රියාත්මක වූ ලෙස්කයේ දීර්ශනම වාණිජ ගුවන් ගමන සඳහා ශ්‍රී ලංකාව දායක වී ඇත්තේ කෙසේද යන්න මෙමගින් විමසා බලමු.

“වැඩකට නැති වැඩක” මෙය මා ජස්ටින් නම් සුවිශේෂී පුද්ගලයා සහ ඔහුගේ මතකයේ ඇති වාර්තාගත ගුවන් ගමන පිළිබඳ තොරතුරු සෙවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පුද්ගලයේ සංවාරය කිරීමට තීරණය කළ මොහොත් මාගේ බිරිද පැවසු වදන් පෙළයි. මෙය සිදුවී ඇත්තේ දැනට වසර ගණනාවකට පෙර 1940ට ආසන්න කාලයේ ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පුද්ගලයේ පිහිටි කොරෝලදිය. මෙයි තොරතුරුවල සත්‍යතාවය සෙවීමේද මා හට තොරතුරු ලබා දුන් ජස්ටින් නම් සුවිශේෂී වරිතය මා මෙතැන් පවත් ඔබට හඳුන්වාදම්. ඔහු කටුද යන්න මින් පසුවට තොරතුරු ඉදිරිපත් කරමි.

කොරෝල හමුවන්නේ කොළඹ සිට ආසන්න වශයෙන් පැය දෙකක පමණ කාලයක් මාතර දෙසට ගමන් කළ පසුවය. මෙය මාගේ ගමන් කේන්දුස්ථානය යය කිවහොත් නිවැරදිය. අප මුල් දිනයේ ගාල දිස්ත්‍රික්කයේ පිහිටි ලයිට හැවුස් හෝටලය තුළ යය පහන් කළේමු. පසු දින උදැසන මාතර ප්‍රධාන මාහිය මිස්සේ ඉදිරියට ගමන් කළේමු. අප ගමන් කළ පුද්ගලයේ එක් පසසකින් තිල් පැහැ මූහුද වූ අතර අනෙක් පසින් අප පසු කරමින් යන කොරෝල ගුවන් තොටුපළ මාගේ මතකයට ගනන්නේ මා නියමුවක ලෙස පුහුණු වන අවධියේ ඒ වෙත අයිරුවෙන් ගොඩැස්ස්වූ වසිගිර මොන්තස් (Tiger-moths) ගුවන් යානයයි. වසර ගණනාවකට පෙර කුඩාවට පැවති මෙය දැන් ලෙස්ක ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ නොමැකෙන සළඟක් වී හමාරය. මන්ද පැරණි ගුවන් නැවියන් මෙමගින් සිය යානා ගුවන් ගනකර හා ගොඩැස්ස්වා ඇති බැවිනි. මේ අතර අප ගමන් කළ රථය අභ්‍යන්තර හරවා කතළව පුද්ගලයට ගමන් ලැඟ විය. කතළව යනු ජස්ටින් මහනාගේ වාස්ථානය පිහිටි පුද්ගලයයි. මහුගේ පවුල ඇතිතයේදී පාරමිපරික ගම්

මූලාදැනීන් වූ අතර එය සුපුරුදු පරිදි පියාගෙන් ප්‍රතාට වශයෙන් උරුම වූවකි.

මෙතැන් පටන් දීර්ස කාලයක් පුරාවට අමතකව පැවති පැරණි ජලවර ගුවන් යානා පිළිබඳව සහ කොග්ගල විල පිළිබඳව ජස්ටින් මහතා විසින් මාහට පැවසු කරුණු සියල්ල ඔබ වෙත ඉදිරිපත් කරමි.

තොරතුරු සේවීම වෙනුවෙන් අප හට කොග්ගල වැවේ ගමන් කිරීමට ලැබුණු බෝටුවුව එතරම් නැවීන එකක් නොවුනු නමුත් ගමන් කළ ඩැකි මටටමේ එකක් වය. බෝටුවුව මගින් අප කොග්ගල වැවේ තීරය ඔස්සේ ගමන් කරන්නට වූ අතර දහවල් කාලයේ දැකි තීරු රුම්මිය අප වෙත යම් යම් බාධා එල්ල කරන්නට වය. ඒ කිසිවක් නොතකම්න් සිටි ජස්ටින් මහතා බෝටුවුකරුවාගේද මග පෙන්වන්නා වය. කොග්ගල වැව පිළිබඳව සහ පුදේශය පිළිබඳව අපට දීර්ස ලෙස තොරතුරු පවසම්න් සිටි ඔහු සුප්පිද්ධ ගම්පෙරලිය නිර්මාණය වූ ස්ථානය සහ ලෙස්ටර ජේම්ස් පිරිස්ගේ මධ්‍යාල් දුව විතුපාටයේ තිවසද අපහට පෙන්විය. මධ්‍යාල් දුටුට විරුද්ධ දෙසින් පිහිටි කුඩා ගුවන් බාවන පරායක් වූ අතර එය පිහිටා තිබුණෙන් වැවේ කෙළවරට වන්නටය. කළ පැහැ තැබියක් ගත් තාර යොදා තනන දේ ගුවන් බාවන පරායක් වූ අතර එය පිහිටා තිබුණෙන් වැවේ කෙළවරට වන්නටය. කළ පැහැ තැබියක් ගත් තාර යොදා තනන දේ ගුවන් බාවන පරායක් වූ අතර එය පිහිටා තිබුණෙන් එය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හෝදාවට අයන් බවට ඉති පළ කරමිනි. දන් මදක් ඇත දකුණු පසට වන්නට මැදින් දුව (වර්තමාන කුරුඹ දුව) වය. බෝටුවු ගල් වලින් පිරුණු කුඩා දුව අසිලින් ගමන් කරන්නට වූ අතර ඔහු විසින් පැහැදිලි කළේ යානය ගුවන් ගත වූ පුදේශය එය වූ බවයි. ගල් සහිත පුදේශය වටා ගමන් කර අප වැවෙහි විශාල තීස් පෙදෙසක් වෙත සේන්දු වුණෙමු. ඇසින් දුටු සාක්ෂිකරුවකු වූ ජස්ටින් මහතා වයස අවුරුදු 13 ක්ව සිටියදී දුටු ගුවන් යානය ගුවන් ගත් වීම සඳහා ජලය දිගේ වේගයෙන් ගමන් කළේ වීම මාගිය ඔස්සේ බව හේ අප සමග වැඩිදුරටත් පැවසිය. තවදුරටත් සිය මතකය අවදි කරමින් ඔහු පැවසුවේ ඔවුන් මුලදී යානය සෙමින් ගමන් කිරීම අරඹා පසුව ඉතා වේගයෙන් ගමන් කරමින් ගුවන් ගත වූ අතර දුපතෙහි පිහිටි ගස් තීරයට ඉහළුන් අසිරුවෙන් ගමන් ගුවන් ගැබ දෙසට පියාසර කළබවයි.

එකී වැවේ තීරය ඔස්සේ ගමන් කරමින් සිටින විටදී මාහට ඇතිවූ නැගීම වූයේ, මා දැන් සිටින්නේ එක්තරා කාල වකවානුවක ගුවන් නියමුවන් තාක්ෂණ බලයෙන් අවම වූ පැරණි ගුවන් යානා සිය අපරිමිත ගක්කිය උපයෝගී කරගනිමින් ගොඩබැස්ස වූ සහ ගුවන් ගත කරවූ සුන්දර කොග්ගල ජල බාවන පරාය මධ්‍යයේ බවයි. මාද අනෙකුත් ගුවන් නියමුවන් මෙන් සිය දහස් වාරයක් ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම හා ගුවන් ගත කිරීම සිදුකර ඇතන්, එය කෙතරම් පහසු දැකි මට සිතුනි. නමුත් එකල ජල බාවන පරායක යානයක් ත්‍රියාත්මක කිරීම කෙතරම් අසිරු වන්නට ඇත්ද? එය වියුමයකි. වර්තමානයේ පවතින නැවීන ජේට යානා, පැහැදිලි තියෙන් ආලෙප්කය සහිත බාවන මංතිරු තුළ පැදිවීම කෙතරම් පහසුද යන්න දැන් මාහට හොඳින් වැටෙන්. නමුත් තාක්ෂණය එකක් වූ හෙසින් ගුවන් මැගින් දෙවරක්

ප්‍රාථමික අවදියේ පැවති සුගයක මෙවැනි ජලාගයක ගුවන් යානයක් ත්‍රියාත්මික ඇදහිය සුතු කරුණකි. අඩක් කුරුලේකුගේ ස්වරුපය ගත් විශාල ගුවන් යානයක් ත්‍රියාත්මික මිනිසාගේ දැඩි උත්සාහය සහ අඩියෝග ජයගැනීමේ ඇදහිය නොහැකි උනන්දුව නිසා සත්‍යයක් බවට පත්ව ඇති අයුරු අපට මෙමගින් මොනවට පැහැදිලි වේ.

කොග්ගල ජලාගයේ සිට අධි බයති ගුවන් නැව සිස්ටෙලියාවේ පර්ත් හි පිහිටි ස්වේන් ගග (Swan River) දක්වා නොනවන්වා ගමන් කළද හරියටම පැය 28 කට ආසන්න කාලයක් ගතවීමෙන්ම ගමන් කළ දුර ප්‍රමාණය පැවත්තේ කර ගත හැකිය. කුට්ලිනා ගුවන් නැව ගුවන් ගත කිරීම සිදු කරන ලද්දේ ක්වන්ට්ටාස් ඉම්පිරියල් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් නියමුවන් විසිනි. ගුවන් ගමන ඉතා දීර්ස එකක් වූ හෙසින් ගුවන් මැගින් දෙවරක්

අසින් දුටු සාක්ෂිකරුවකු වූ ජස්ටින් මහතා වයස අවුරුදු 13 ක්ව සිටියදී දුටු ගුවන් යානය ගුවන් ගත් වීම සඳහා ජලය දිගේ වේගයෙන් ගමන් කළේ වීම මාගිය ඔස්සේ බව හේ අප සමග වැඩිදුරටත් පැවසිය. තවදුරටත් සිය මතකය අවදි කරමින් ඔහු පැවසුවේ ඔවුන් මුලදී යානය සෙමින් ගමන් කිරීම අරඹා පසුව ඉතා වේගයෙන් ගමන් කරමින් ගුවන් ගත වූ අතර දුපතෙහි පිහිටි ගස් තීරයට ඉහළුන් අසිරුවෙන් ගමන් ගුවන් ගැබ දෙසට පියාසර කළබවයි.



හිරු උදාවනු දැකීමද මෙහිද විශේෂ කරුණකි. එබැවින් එය දෙවරක් හිරු උදාවනු දුටු පිශැරිය (flight of the double sunrise) ලෙස නම් කරන ලද අතර ඒ හේතුවෙන් පසු කලෙක කොජලද ලෝක ගුවන් වාර්තා පොත් වලට එකවිය.

මෙම අතර ජස්ටින් මහතා මෙම කතාවට අදාළ අමතකව පැවති සියලු කරුණු ගැවත මතක් කරන්නට විය.

එය දෙවන ලෝක යුධිය වූ අතර ඔහුගේ පියා එවකට ගම්මුලාදැනියකු වශයෙන් කටයුතු කර ඇත. ඒ මුළුන්ම ඔහු අපට පැවසු දෙයයි. එකල අප රට

ඩ්‍රිතාන්තයන්ගේ යටත් විෂ්ටයක් වූ අතර ජස්ටින් මහතාගේ පියා ඩ්‍රිතාන්තයන්ගේ උපදෙස් අනුව විය තුළ කරන්නායි. ඩ්‍රිතාන්ත ඒරුන්තයින් විසින් එක් දිනක අනුක් නිකුත් කරන ලදී. එහි සඳහන් වූයේ සියලුම ගම්චාසින් දිනක් ඇතුළත් වැවි තීරයෙන් කිලෝමීටර 05 ක් දක්වා ඉවත්වන ලෙසය. ඉන් පසු දින ජස්ටින් මහතාගේ පියා දුටුවේ වැව අවට ඉතා හිස් තුමියකි. වැවද නිසොල්මන්ව පැවතුණි. ඉන් පසුව ඩ්‍රිතාන්ත ගුවන් යානා පැමිණ කොජල වැවට ඉහළින් ගමන් කරනු ලැබුවේ ජල ගුවන් බාවන පරියේ සීමා සලකුණු කිරීමටය. ඒ දිගු දුර ජලවර ගුවන් යානා සඳහා කොජල වැවෙන් පහසුකම් සැපයීම සඳහාය.

ඩ්‍රිතාන්ත ඒරුන්තයින් විසින් වික් දිනක අනුක් නිකුත් කරන ලදී. එහි සඳහන් වූයේ සියලුම ගම්චාසින් දිනක් ඇතුළත වැවි තීරයෙන් කිලෝමීටර 05 ක් දක්වා ඉවත්වන ලෙසය.

ඉන් පසු දින ජස්ටින් මහතාගේ පියා දුටුවේ වැව අවට ඉතා හිස් තුමියකි. වැවද නිසොල්මන්ව පැවතුණි. ඉන් පසුව ඩ්‍රිතාන්ත ගුවන් යානා පැමිණ කොජල වැවට ඉහළින් ගමන් කරනු ලැබුවේ ජල ගුවන් බාවන පරියේ සීමා සලකුණු කිරීමටය. ඒ දිගු දුර ජලවර ගුවන් යානා සඳහා කොජල වැවෙන් පහසුකම් සැපයීම සඳහාය. මෙම කාලවකවානුවේ (1942) ජපානය විසින් මලයාව සහ පෙනිසියුලාව යටත් කර ගෙන තිබුණි. ක්වත්වාස් ඉම්පිරියල් පියැරිය (Qantas Imperial flight) සඳහා ලන්ඩ් සිට සිඩ්නි දක්වා යා යුතුව තිබුණු නාම් ජපානය විසින් මලයාව හා පෙනිසියුලාව යටත්කර ගැනීම හේතුවෙන් නැවත ඉන්දන ලබා ගැනීම සඳහා සිංගප්පුරුවට යා තොගැකි විය. නමුත් ඉන්දන පිරිවීම සිදුකළ යුතුම වූ හෙයින් විකල්ප සෙවීමට සිදුවිය.

එහිදි පුදාන සහ වඩා තොගැ විකල්පය වූයේ ශ්‍රී ලංකාවේද දකුණු පුද්ගල ඉන් වැදගත් වූයේ එහි සිට විස්ට්‍රේලියානු තීරයට දුර ඉතා අවම වූ නිසාය. ඉන් පසුව සිතියමිකරුවන් විසින් කොජල සිට පර්ත් දක්වා සිය මාර්ගය වෙනස් කරන්නට විය. එහිදි එය ඉතා අසිරු හයානක එකක් බව හැඟෙන් සිදු කළ හැකි බව සියල්ලන්ගේම අවසන් නිගමනය විය.

එකල මෙම ගුවන් මාතීයේ ගමන් කළ ගුවන් යානා පහක් පමණ විය. ඒවා Antares, Rigel, Spica, Vega and Altair වශයෙන්. මේවා සියල්ලක්ම පානේ කාරකා හා සම්බන්ධ නාමයන් වීමද විශේෂය. එවැනි නම් යෙදීමට පුදාන හේතුවක්ව ඇත්තේ එකල රේඛියේ තරුගවලට අමතරව අහසේ පවතින විශේෂ කාරකා ගුවන් ගමන් වලදී මගපෙන්වීම සඳහා ගොදා ගත් නිසාය. එකල ජපාන ගුවන් හටයින් ගුවනේ ආධිපත්‍යය පැතිරු අවධියකි. ක්වත්වාස් යානය බරින් කිලෝ ශරීම් 16,000 පමණ වූ අතර අයිවල 1,200 පමණ ධරිකාවයකින් යුතු විය. වේගය ආශන්න වශයෙන් පැවත නාවික සැකපුම් 198 පමණ විය. අමතර ඉන්දන වැකි වැනින්ද යුත් වූ මෙය කිලෝමීටර 5,652 වූ සංවාරය සඳහා ආසන්න වශයෙන් පැය 28 පමණ ගතවෙතැයි ගණන් බලා තිබුණි. නමුත් සුළුගේ බලපැලක් සිදුවුහොත් එය පැය 30 පමණ දක්වා ඉහළ යා හැකි බවද මත පළවී තිබුණි.

මෙහි මුළුම ගුවන් යානය පර්ත් සිට කොජල දක්වා පැමිණ ඇත්තේ 1943 ජූනි මස 30 වනදා කිල්තාන් රසල් ටැප්පේ (Captain Russell Tapp) අධිකාරීය යටතේය. අවසන් ගුවන් ගමන් සිදු කර ඇත්තේ 1945 ජූලි මස 18 වන දින ගුවන් මගින් තිබෙනකු සහ කිලෝශරීම් 69 බර ලිපි සමඟින්ය. ගුවන් ගමන් වාර 271 කදී ගුවන් මගින් 648

QANTAS CATALINA MEMORIAL

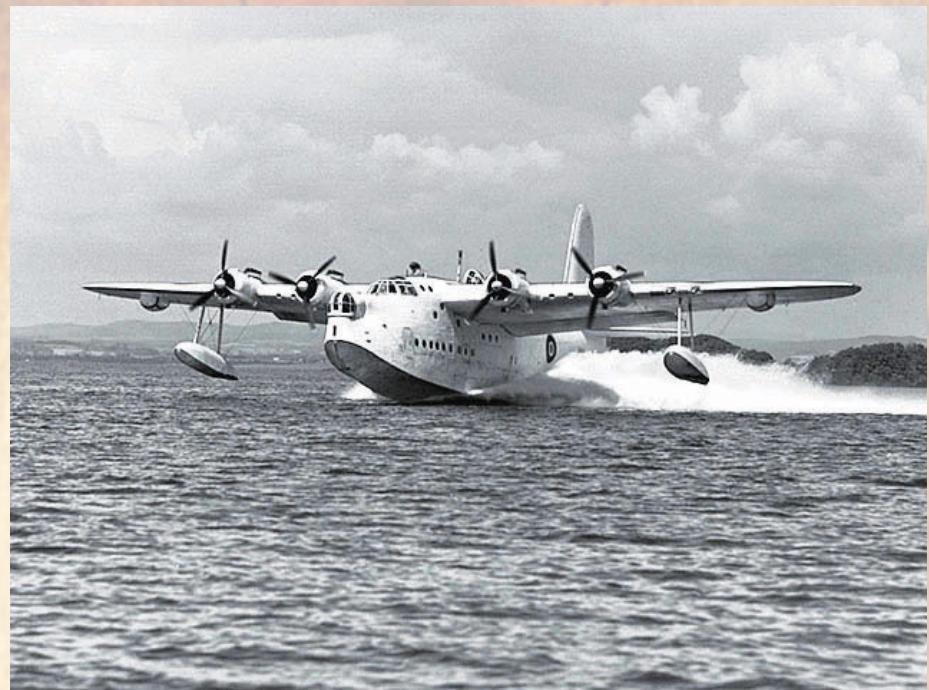
DURING WORLD WAR II VITAL REFUELLING BASES WERE LOST ON THE "EMPIRE ROUTE" FROM AUSTRALIA TO ENGLAND VIA SINGAPORE TO KEEP COMMUNICATIONS OPEN, FOR TWO YEARS COMMENCING ON 29 JUNE 1943, QANTAS EMPIRE AIRWAYS OPERATED THE WORLD'S LONGEST REGULAR NON-STOP SERVICE — PERTH TO CEYLON (SRI LANKA) — A DISTANCE OF 3,513 MILES (5,632 KILOMETRES). THE INITIAL SERVICES WERE OPERATED BY CATALINA FLYING BOATS WHICH FLEW INTO AND OUT OF PERTH FROM THIS POINT ON THE SWAN RIVER, KNOWN AS THE "FLIGHT OF THE DOUBLE SUNRISE". THESE MISSIONS WERE FLOWN IN COMPLETE RADIO SILENCE AND WITHOUT ANY RADIO NAVIGATION AIDS. THE STORY OF THE INDIAN OCEAN SERVICES IS ONE OF TRIUMPH OVER ADVERSITY, AND THE HIGHEST STANDARDS OF AVIATION ENDEAVOUR.



දෙනෙකු ගමන් කර ඇති අතර බලධාරීන් විසින් ගමන් කළ සැම මගියකුටම රුපස්වහනක් සහිත සාමාජික පත්‍රයක් ලබාදී තිබේමද විශේෂය. මෙහිදී තාරකා නාමය ගත් කැටුලිනාස් යානය ඉන්දියන් සාරයට ඉහළින් වසර දෙකක් පූරාවට ගමන් කළද එය කිසිදු අවස්ථාවක පිඩාකාරී තත්ත්වයකට හේ අනතුරකට පත්ව නොමැති බවට සියලු වාර්තා සාක්ෂි දරන බව ඔවුන් පවසා සිරින්ගේ ඉතා අහිමානයකින් යුත්තාවය. එකී ගුවන් ගමන් කාලය තුළ අපිරිමිත කැපවීම තුළින් හා ඔවුන් තුළ පැවති දැක්තා ද හාවත කරමින් සිය කාර්යය කුමක්ද යන්න වටහාගෙන කටයුතු කිරීම තුළින් තාක්ෂණය එතරම නොදුනු කාලයක වුවද කිසිදු අනතුරකට පත් නොවෙමින් ගමන් කිරීමට හේතු වේ ඇත.

සිස්ටෙලියාවේ පරත් හි පිහිටි ස්වේච්ඡන් ගංතිරුවට ප්‍රවිශ්ට වූ පසු මෙම අසිරිමත් ගුවන් ගමන් මතක සටහන් දැනුම දක්නට ලැබේ. ගෙ අසළ තිරමාණය කර ඇති සමරු එලකයක || වන ලෝක යුතු සමයේ සිදුවූ මෙම ඉතිහාසගත ගුවන් ගමන පිළිබඳව කෙටි සටහනක් තබා ඇත.

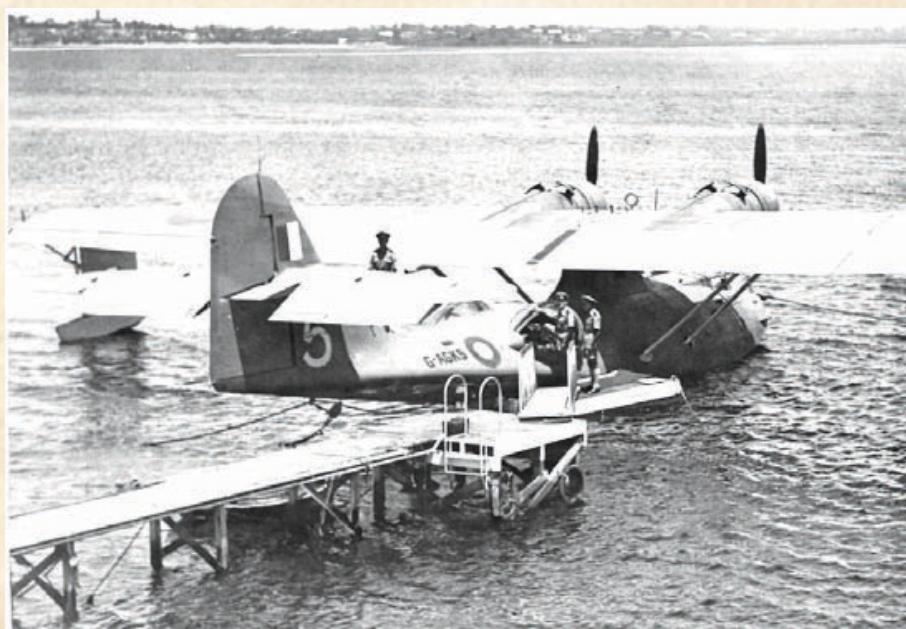
නමුත් මෙම සමරු එලකයට අමතරව තවත් කිසිදු ලිඛිත සාක්ෂියක් හේ ජායාරුපයක් සොයා ගැනීමට නොහැකි විම කණ්ගාලුවට කරුණකි. කොරෝල ප්‍රදේශයේ එවකදී වාසය කරනු ලැබූ මුතුන් මිත්තන් දැනුට මියගෙස් ඇති අතර ඔවුන්ගේ දරු දැරියන් මේ



සම්බන්ධව උනන්දුවක් නොදැක්වීම හේතුවෙන් මේ පිළිබඳ නියුතින තොරතුරක් සොයා ගැනීමට ඉතා අසිරු විය. මෙකී සිදුවීම සිදුවී වසර ගණනාවක් ගතව ඇති අතර කාලය විසින් වැවෙහි පිහිටි ධාවන පරිය පිළිබඳ මතකය අමතක කර ඇත. මසුන් මරන්නන් පමණක් එහි සිරින අතර ඔවුන් හබල් සහිත බෝටු මගින් මසුන් ද්‍රියම් කරයි. නමුත් අහේතුවකට සිය ජලායයට ගුවන් යානා ගොඩබස්ස්වා ඇති බව තියා තාරකාවන්ගේ නම් යෙදු ගුවන් යානා පිළිබඳව හේ ඔවුන් කිසිවක් නොදනී.

නමුත් මෙහිදී සමරු එලකයේ තොරතුරු සහ ජස්ටින් නම් විශේෂිත වරිතය අතර සම්බන්ධය සමාන කරන්නේ කෙසේද?

මුවන් වාසය කර ඇත්තේ කතල්ව වලවීවේ වන අතර ඔහුගේ පියා පාලනය කළ පාරමිපරික ගම්මානය ද පැවත ඇත්තේ මෙහිය. මේ ඔහුගේ අවංක නිවැරදි තොරතුරුවලට අනුවය. ඔහුගේ හැඟීම් ඔස්සේ උක්හා ගත් කරුණුවලට අනුවය. සත්‍ය ලෙසටම එය එසේ සිදුව ඇත. කඩාවේ කුරුල් දුපත සහ මහු ඉතා විශාල කැටුලිනා ගුවන් යානය ජලය මත කිලෝමීටර 02 පමණ යුතු වේගයෙන් ගමන් කරන අයුරු බලා සිටිම සහ යානය දුපන් ගස් පේලියට ඉහළින් ගමන් කළංආකාරය යළි සිහිගැන්වීමෙන්ම එහි සත්‍යතාවය වටහාගත හැක. ඔහුගේ සියලුම මතකයන් මේ තුළ ගැබව ඇත. ජස්ටින් මහතාගේ නොදුරු තොරතුරු අපට සාර්ථක විතුයක් මවා ගැනීමේ අවස්ථාව ලබා දී ඇත. ඔහු යුත් සම්පූර්ණ පිළිතුරු සියල්ල අප යොමු කළ ගැටුව එකකට හේ දෙකකට ලැබුණ ඒවාය. එහිදී ඔහු මොඥාතකට හේ සිය ඇතිතය වෙත ගමන් කළ බවට සැක නැත.





මත්තල ගුවන් තොටුපළ
ඉන්ධන සැපයුම් පර්යන්තය සහ
ඉන්ධන සේවා සැපයුම්
පද්ධතිය විවාහ ලේ



මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළලේ අහිනව ගුවන් යානා ඉන්දන සැපයුම් පර්යන්තය සහ ඉන්දන සේවා සැපයුම් පද්ධතිය ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා අතින් පසුගිය පුන් 22දා විවෘත විය. එහිදී ජනාධිපතිතුමාගේ සුරතින් පලමු ගුවන් යානය සඳහා ඉන්දන නිකුත් කිරීමද සිදු විය.

මෙම ඉන්දන සේවා සැපයුම් පද්ධතිය විවෘත කිරීමක් සමග මත්තල මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෝකයේ තිබෙන ඉහළම පහසුකම්වලින් සමන්වීත අංග සම්පූර්ණ ගුවන් තොටුපළක් බවට පත් වනු ඇත.

මෙම ඉදිකිරීමක් සමග මත්තල ගුවන් යානා තෙල් පර්යන්තය වර්තමාන ඉන්දන බාරිතාව ඉන්දන ලිටර මිලයන 05ක් වන අතර ලොව දැනට භාවිතා කරන උසස් තාක්ෂණීක මෙවලම්වලින් යුක්තව ගුවන් යානා තෙල් සැපයුම් පද්ධතිය, ගිනි තිවීමේ ඒකක සහ ගිනි අනතුරු හඳුනාගැනීමේ ඒකකය ඇතුළව ගුවන් යානා තෙල් සැපයුම් අංගයේ සියලු පහසුකම් සහිතව මත්තල මහින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තෙල් සැපයුම් පර්යන්තය ඉදිකොට ඇත.

මෙම වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 05ක ආයෝජනයක් කර ඇති අතර ලොව ඕනෑම ගුවන් යානයකට ඉන්දන සැපයීමේ බාරිතාවයකින් යුක්තව ඉදිකර තිබේ. ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඉහළම සහතිකයකින්ද සමන්වීතය.

ස්ථාව ආගමික ආයිරවාද මධ්‍යයේ සමරු එලකය නිරාවරණය කර ඉන්දන සේවා සැපයුම් පද්ධතිය විවෘත කළ ජනාධිපතිතුමා ඉන්දන සැපයුම් පර්යන්තයේ ද නිරික්ෂණ වාරිකාවක නිරත විය. ප්‍රධාන මෙහෙයුම් පද්ධතියද ජනාධිපතිතුමාගේ නිරික්ෂණයකට ලක් විය.

මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න, බණිජ තෙල් අමාත්‍ය අනුර ප්‍රියදරුන



ජායාරුප: ගුවන් තොටුපළ මාධ්‍ය ඒකකය

යාපා, විදුලිබල හා බලයක්ති ඇමතිනී පවිත්‍ර වන්තිභාරවිවි, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගිතාංශන ගුණවරිදන, බනිජ තෙල් නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය සරණ ගුණවරිදන, දේවර හා ජලජ සම්පත් සංවරිදන නියෝජ්‍ය

අමාත්‍ය සරත් කුමාර ගුණරත්න, හමුබන්තොට දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජපක්ෂ, උග්‍ර පලාත් ප්‍රධාන අමාත්‍ය ගිමින්ද රාජපක්ෂ යන මැති ඇමතිවරුන් ඇතුළු විශේෂ ආරාධිත අමුන්තන් රසක් සහභාගී විය.

මේ වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 05ක ආයෝජනයක් කර ඇති අතර ලොව ඕනෑම ගුවන් යානයකට ඉන්දන සැපයීමේ බාරිතාවයකින් යුක්තව ඉදිකර තිබේ. ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඉහළම සහතිකයකින්ද සමන්වීතය. ස්ථාව ආගමික ආයිරවාද මධ්‍යයේ සමරු එලකය නිරාවරණය කර ඉන්දන සේවා සැපයුම් පද්ධතිය විවෘත කළ ජනාධිපතිතුමා ඉන්දන සැපයුම් පර්යන්තයේ ද නිරික්ෂණ වාරිකාවක නිරත විය. ප්‍රධාන මෙහෙයුම් පද්ධතියද ජනාධිපතිතුමාගේ නිරික්ෂණයකට ලක් විය.

මෙම අවස්ථාවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න, බණිජ තෙල් අමාත්‍ය අනුර ප්‍රියදරුන

රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංචරිතය වීම සංචාරක කරුමාන්තයේ වර්ධනයට මහඟ රැකුලක්

සාකච්ඡා කළේ :

දේශී සමරපිටා



නිදහස් අභ්‍යන්තර යනු රටේ සංචරිතයට සපුළුම හාටිත කළ හැකි සම්පතකි. නමුත් දැක තුනක් පුරාවට පැවති කුරිරු යුද්ධය හේතුවෙන් අපේ අභ්‍යන්තර හිමි වූයේ අවම අවධානයක්.

ලතුරු නැගෙනහිර පළාතේ අභ්‍යන්තර යුද්ධයට පමණක් සීමාව පැවති අතර ඉතිරි කොටසද ආරක්ෂක හේතුන් මත යොදා ගනු ලැබුවේ අත්‍යවශ්‍ය කටයුතු සඳහා පමණි. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නායකත්වයෙන් යුද්ධය නිමාකොට රටට සාමය උදා වීමෙන් පසු ඇද නිදහස් අභ්‍යන්තර හිමිව ඇත්තේ ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමකි.

මේ වන විට රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංචරිතය සඳහාද වත්මන් රජය විසින් පියවර රැසක්ම ගෙන ඇත. අපි ඒ පිළිබඳ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියා කරුමාන්ත මැතිත්ත් මැතිත්ත් තුළ සේවා අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙකට අමතරව රටට තියන අනෙකුත් අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තවත් දියුණු කළ හැකිකේ කොයේද යන්න පිළිබඳවත් අධික්ෂණය කරමින් තමයි ඉන්නේ... මම පෙළදාගැලීකවම අපේ අමාත්‍යාංශ නිලධාරීන් එකක් පසුයිය සතියේ අම්පාර සහ මධ්‍යමාන්තර ගුවන් තොටුපළ නිරික්ෂණය කළා. ඒවා යුද්ධයෙන් පස්සේ දැන් නුගක් දියුණු මට්ටමක තමයි තියන්නේ.. අතිගරු ජනාධිපතිතුමා මට උපදෙස් දිල තියනව ඒවා තවත් සංචරිතය කරල සංචාරක කටයුතු සඳහා යොමුකරන්න කියලා.

ගැරු අමාත්‍යතුමනි, මේ දිනවල සිදුවන අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංචරිතය කිරීමේ වැඩපිළිවෙළ ගැන පැවසුවාත්...

මව්, අපි මේ දිනවල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙකට අමතරව රටට තියන අනෙකුත් අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තවත් දියුණු කළ හැකිකේ කොයේද යන්න පිළිබඳවත් අධික්ෂණය කරමින් තමයි ඉන්නේ... මම පෙළදාගැලීකවම අපේ අමාත්‍යාංශ නිලධාරීන් එකක් පසුයිය සතියේ අම්පාර සහ මධ්‍යමාන්තර ගුවන් තොටුපළ නිරික්ෂණය කළා. ඒවා යුද්ධයෙන් පස්සේ දැන් නුගක් දියුණු මට්ටමක තමයි තියන්නේ.. අතිගරු ජනාධිපතිතුමා මට උපදෙස් දිල තියනව ඒවා තවත් සංචරිතය කරල සංචාරක කටයුතු සඳහා යොමුකරන්න කියලා.

අමාත්‍යතුමනි, අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා සඳහා අපේ රට සුදුසු වන්නේ ඇයි?

අත්තටම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා කටයුතුවලට අපේ රටේ භුගෝලීය පිහිටීමක් වැදගත් තැනක් ගන්නවා. අපේ රටේ ප්‍රජාතිනා ජේව විවිධත්වය තුළ, සිත දේශගුණයද, උෂ්ණ දේශගුණීක රටවල ස්වභාවය වගේම මධ්‍ය දේශගුණීක තත්ත්වයන් සංචාරකයන්ගේ සිත් ඇදැන්නා කරුණු අතර තිබෙනවා. අතෙක් පැත්තෙන් කුඩා රටක් විදියට සහ අපේ රටේ පිහිටීම අනුවත් පැය කිහිපයක් ඇතුළත රටේ මිනැම දිස්ත්‍රික්කයකට මෙන්ම පළාතකට ද ලාභ වීමේ හැකියාව පවතිනවා. එක ගුවන් යානයක් තුළ යන්න තියනවනම් පරිසරයේ සුන්දරත්වය කෙතරම් අපුරුවට විදින්න ප්‍රාථමිකද? මේ හේතු නිසා තමයි අපි සංචාරකයින් තව තවත් ආකර්ෂණය කර ගැනීම් අරමුණීන් අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන්

ජාලය තවදුරටත් පූඩ්ල් කිරීමට සූදානම් වන්නේ.

අනික අපේ රටේ නැගෙනහිර චෙතිහාසික පසුබිමත් මේ කටයුතුවලට විභාල රැකුලක් වෙනවා. අවුරුදු 2,500ක ප්‍රෝඩ ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියන අපේ රටේ, සිංහිරිය, ශ්‍රී පාදය, නමුණුකළ වැනි ස්ථාන නරඹන්නට එන දේශීය, විදේශීය සංචාරකයන් වගේ නැගෙනහිර වැනි පළාත්වල පවතින ආරුගම්බී සහ පාසිකඩ් වැනි ඉතා සුන්දර ස්ථාන නරඹන්න පැමිණෙන අයටත් මේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාවන් ඉතා වැදගත්.

අමාත්‍යතුමනි, මේ වැඩිපිළිවෙළ යටතේ තවත් ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය වෙනවද?

මුව, අපේ රටේ නැගෙනහිර වෙරළ තීරය ආශ්‍රිතව පළාලී, ත්‍රිකුණාමලය, මධ්‍යමුව, අම්පාර, විරෝධීල, කොළඹ වගේ ගුවන් තොටුපළ තිබුණත් බටහිර පැත්තෙන් තියෙන්නේ කටුනායක, බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පැරුණම ප්‍රත්තලම්, පාල්වී ගුවන් තොටුපළ එරුණ විතරයි. පාල්වී ගුවන් තොටුපළත් අපේ රටේ තිබුණ පැරුණීම ගුවන් තොටුපළක්, ඒක නිසා අපි මේ දිනවල ඒ ගුවන් තොටුපළත් නිවේකරණය කරන්නට කටයුතු සැලසුම් කරමින් ඉන්නේ.

ගුවන් තොටුපළ, ගුවන් ධාවන පථ සැලකීමේදී අම්පාර අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ධාවන පථයේ දිග අඩි 5,200 දක්වා වැඩි කිරීමටත්, මධ්‍යමුව ගුවන් තොටුපළේ ධාවන පථය අඩි 5,117 දක්වා වැඩි කිරීමටත් අපි මේ යටතේ බලාපොරොත්තු වෙනවා. ඒත් මේ සියලු අපි විසින් කළ යුත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රමිතින්ට අනුවයි.

අමාත්‍යතුමනි, මේ සංවර්ධන කටයුතු සංචාරක කර්මාන්තයට කෙසේ බලපාවිද?

එදා වසර ගණනාවක් පුරා පැවති කුරිරු යුද්ධය නිසා සිවිල් ගුවන් සේවාවට නිසි වටනාකමක් ලැබුණේ නැහැ. එහි නියම අය අපට ලබාදුන්නේ අතිගරු ජාතාධිපතිතුමා. යුද්ධය නිමා කොට, රටට සාමය උදා කරල අද රට සංවර්ධනයට ගෙන වකවානුවේ සිවිල් ගුවන් සේවාවත් අද ඒ සංවර්ධනයේ ප්‍රධාන

අපේ රටේ නැගෙනහිර වෙරළ තීරය ආශ්‍රිතව පළාලී, ත්‍රිකුණාමලය, මධ්‍යමුව, අම්පාර, විරෝධීල, කොළඹ වගේ ගුවන් තොටුපළ තිබුණත් බටහිර පැත්තෙන් තියෙන්නේ කටුනායක, බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඇරුණුම ප්‍රත්තලම්, පාල්වී ගුවන් තොටුපළ විතරයි. පාල්වී ගුවන් තොටුපළත් අපේ රටේ තිබුණ පැරුණීම ගුවන් තොටුපළක්, ඒක නිසා අපි මේ දිනවල ඒ ගුවන් තොටුපළත් නිවේකරණය කරන්නට කටයුතු සැලසුම් කරමින් ඉන්නේ.

කොටස්කරුවකු වෙලා. බලන්න 2009 වසර ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි සංචාරක ප්‍රමාණය 4,48,490 ක් වුවත් 2013 වසර වන විට එය 1,274,593 දක්වා තෙරුණයකින් වැඩිවෙලා. මේ වැඩිවන සංචාරකයින්ට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් අපි විසින් නිර්මාණය කළ යුතුයි. එහි මූලික පියවරක් විදියට තමයි 2013 වසර ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස මෙත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදි කළේ. මේ වැඩිවන ගුවන් මිනින් සඳහා අවශ්‍ය වන යටිතල පහසුකම් නිර්මාණය කිරීම අද කාලීන අවශ්‍යතාවයක් ලෙස අපේ අමාත්‍යාණය විශ්වාස කරනවා.

අනික් පැත්තෙන්, ගුවන් යානයක මිල ඉතාමත් අධිකයි. ඒ නිසා ගුවන් යානයක් ගෙන ව්‍යාපාරිකයින්ට අපි උදාව කරන්න ඕන අපේ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කරලා, ඒ අයට පහසුවෙන් ඒ කර්මාන්තය පවත්වාගෙන යන්න. සංචාරකයින් අපේ රටට එනකොට ඔවුන් කැමති කෙළින්ම තමන්ගේ ගමනාන්තයට ගුවන් යානයෙන්ම ගිහින් ගිහින්න. ඒ නිසා තමයි අතිගරු ජාතාධිපතිතුමා අපේ රටේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දියුණු කරන්න අපිට උපදෙස් දිල තියෙන්නේ.

අමාත්‍යතුමනි, මෙම ගුවන් තොටුපළ දියුණු කිරීම හරහා ලැබෙන අනෙකුත් වාසි ගැනත් සඳහන් කෙළාත්

අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වැඩිපිළිවෙළ නිසා ප්‍රදේශයේ තරුණ තරුණීයන්ට නව රැකියා වෙළඳපොලක් බෙහිවන එක පැහැදිලි කරුණක්. රට අමතරව යුද්ධය නිසා බැඳී ගිය බාහිර වෙළඳ සබඳතා නැවත ගෙවිනා ගෙන නැගෙනහිර ජනතාවට තම නිෂ්පාදන රටේ වෙනත්

ප්‍රදේශවලට කඩිනමින් ගෙන යාමට හැකිවී සිවුවට නව වෙළඳපොලක් නිර්මාණය වේවි.

අමාත්‍යතුමනි, රටේ ගුවන් කර්මාන්තයේ දියුණුව වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක වන අනෙක් වැඩිසටහන් ගැනත් සඳහනක් කෙළාත්?

අතිගරු ජාතාධිපතිතුමා බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තවදුරටත් දියුණු කරන්න මා වෙත උපදෙස් දිල තියනවා. අපේ බලාපොරොත්තුව 2016 වන විට බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ආසියා ගාන්තිකර කළාපයේ ගුවන් මගි සංක්මතීක ස්ථානය බවට පත් කරන්න. 2017 වන විට මිලියන 15ක් දක්වා මිනින් හැසිරවිය හැකි පරිදි එය පූඩ්ල් කරන්නත් බලාපොරොත්තුව වෙනවා.

ඉත් පසුව එය රටේ අනෙකුත් අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සමග සම්බන්ධ වෙමින් රට තුළට පැමිණෙන ගුවන් මිනින්ට (සංචාරකයන්ට) කඩිනමින් රට අභ්‍යන්තරයට ගමන් කිරීමට වඩා හොඳ සේවාවක් ලබාදීම තමයි අපේ බලාපොරොත්තුව. එහි මූලික කටයුත්තක් විදියට මේ වර්ෂයේ නොවැම්බර් මස වන විට මධ්‍යමුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ වැඩි කටයුතු නීමකරන්නත් බලාපොරොත්තුව වෙනවා.

මෙවෙග් වටිනාකම අදට වඩා දැනෙන්නේ හෙට ද්‍රිවයට. අපේ දරුවන්ට අපි වඩා හොඳ හෙට දිනක් නීමාණය කරන්න ඕනෑම. මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාගේ බලාපොරොත්තුව වන්නේ ඔබට වඩා හොඳ හෙට දිනක් නීමාණය කරන්න.



අවසන් වශයෙන්, මම මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා මබ සැමට ආරාධනා කරන්න, ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේත්දස්ථානයක් බවට පත්කිරීමට අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ගෙනයන වැඩ පිළිවෙළට ගක්තියක් වෙන්න. එදාට වඩා හොඳ ගුවන් සේවාවක් කරමාන කිරීමේ කොටස්කරුවන් විදියට අපහත් නිහතමානීව ආච්මිලර වෙන්න පුළුවන්.

අමාත්‍යතුමනි, ගුවන් සේවා කරමාන්තය දියුණුවීම තුළ අපේ අනාගත පරපුරට ඒ පිළිබඳ බලාපොරොත්තු තබාගත ගැකිද?

ඔව්, ඒක ඉතාම පැහැදිලියි. අපී මේ කරමාන්තය අනාගත පරපුරට අනිවාරයෙන්ම හාර දිය යුතුයි. අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කරමාන්තයට වසර සියයක් සහිරෙන ද්‍රව්‍ය එය පැහැදිලිව ප්‍රකාශ කළා. අපේ රට්ටේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙකක් ප්‍රතිනි කොට, නව ගුවන් යානා ගුවන් සමාගම් වලින් ලබාගන්න කොට එට අවශ්‍ය වන ගුවන් නියමුවන්, තාක්ෂණ යිල්පීන් අතුළු ගුවන් කරමාන්තයට සේවා සැයිමට අවශ්‍ය සියලු අංශ මිනිස් බලයෙන් ගක්තිමත් විය යුතුයි.

ගුවන් කරමාන්තය කියන්නේ ලෝකය තුළ ඉතා ඉක්මනින් වෙනස්කම් වලට

ලක්වන විෂයක්. එම නිසා රට සමගාමීව සියල දැ යාවත්කාලීන විය යුතුයි. වියේෂයෙන් තොරතුරු තාක්ෂණය විෂයන් සහ විද්‍යා විෂයන් හඳුරණ දරුවන්ට ඉදිරියෝදී මෙම කරමාන්තය ආශ්‍රිත අවස්ථා රසක් හිමි වේවි.

අනෙක් අතින් දැනට අපේ රට්ට සේවය කරන විදේශීය ගුවන් නියමුවන් වෙනුවට දේශීය ගුවන් නියමුවන් දායාද කරන්නටත් අපිට පුළුවන් වේවි. මොකද දැන් අපේ රට්ට ගුවන් නියමුවන් වැඩිදුර පුළුණු කිරීමට අවශ්‍ය ගුවන් අනුකාරක (Simulator) දෙකක් පවා ශ්‍රී ලංකන් සමාගම සතුව තිබීම නිසා එය තවත් පහසු වේවි.

මිට දෙක කිහිපයකට පෙර අපේ රට්ට ගුවන් යානා පැදිඩූ නියමුවන් බොහෝ දෙනා විදේශීයයන් වූනා, නමුත් දැන්

තත්ත්ව වෙනස් වෙලා, අපේ ගුවන් යානා බොහෝමයක් පදනම්නේ අපේ තරුණයින්. එපළණක් නොවයි දැන් අපේ තරුණයින් ජනප්‍රිය විදේශ ගුවන් සමාගම් වලත් සේවයෙහි නිරතව සිරීම අපිට ශ්‍රී ලංකාකයින් ලෙස නිහතමානීව ආච්මිලර වෙන්න පුළුවන් කාරණයක්.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය නිකත් කර තිබෙන වාර්තා වලට අනුව 2030 වසර වන විට ලෝකයට නව ගුවන් යානා 25,000ක් පමණ අවශ්‍ය වෙනවා, ඒ සඳහා ගුවන් නියමුවන් 350,000ක් පමණත්, ගුවන් තාක්ෂණ යිල්පීන් 480,000ක් පමණත් ගුවන් පුහුණු පාලකයින් 150,000ක් පමණත් අවශ්‍ය වෙනවා. මෙය සම්පූර්ණ වශයෙන් බැලුවාත් රැකියා අවස්ථා ලක්ෂ 10ක පමණ ප්‍රමාණයක්.

මේ සංඛ්‍යා ලේඛන අනුව ඔබට ඉතා පැහැදිලි ඇති අපේ දරුවා දක්ෂ නම් රට්ට කුමැත්තක් තියනවන ගුවන් කරමාන්තයටත් සාපුව සම්බන්ධවීමේ අවස්ථාවක් තියෙන බව. අපී මේ ගුවන්සර සගරාව කුළුන් වගේම පාසල් මට්ටමින් ගුවන් සේවා සමාජ පිහිටුවීමෙන් උත්සාහ ගන්නේ මේ දැනුම ගමට කාන්දු කරවන්න.

පුහුගිය කාලවල මේ ආකාරයෙන් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුම ගමේ දරුවන්ට ලබාගන්න කිසිම වැඩිපිළිවෙළක් තිබුණෙන නැහැ. අපේ දරුවා උත්සාහ ගත්තේ දොස්තරල, ඉංජේනේරුවා, නීතිඥයින් වෙන්න. නමුත් මගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තියන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් මේ කරන ජාතික කාර්යය හරහා දරුවන්ගේ සිත් වලට දැන්, ගුවන් කරමාන්තය කියන විෂයන් එකතු වෙලා තියන බවත් මම සතුවීන් කියන්න කුමතියි. ඇත්තත අපිට වැඩිහිටියන් විදියට කරන්න පුළුවන් කාර්යාරය එයයි.

මීට දෙක කිහිපයකට පෙර අපේ රට්ට ගුවන් යානා පැදිවූ නියමුවන් බොහෝ දෙනා විදේශීයයන් වූනා, නමුත් දැන් තත්ත්ව වෙනස් වෙලා, අපේ ගුවන් යානා බොහෝමයක් පදනම්නේ අපේම තරුණයින්. විපමණක් හෙවයි දැන් අපේ තරුණයින් ජනප්‍රිය විදේශ ගුවන් සමාගම් වලත් සේවයෙහි නිරතව සිරීම අපිට ශ්‍රී ලංකාකයින් ලෙස නිහතමානීව ආච්මිලර වෙන්න පුළුවන් කාරණයක්.

ආසියා සහයෝගීතා සංවාදය



ලැංස්පි නගරය, ජේන්ස්පි පුදේශය, විනය

2014 මැයි 27 සිර 29 දක්වා සේද
මාර්ග සහයෝගීතාවය පිළිබඳ
සමූලවේ ද සිවිල් ගුවන් සේවා
නියෝජන අමාත්‍ය ගරු ගිතාංතන
ගුණවර්ධන මැතිතුමා විසින් සිදුකරන
ද කරාවේ සිංහල පරිවර්තනය...

සහාපතිතුමනි, ආසියා
සහයෝගීතා රටවල්
නියෝජනය කරන්නා
වූ සම්භාවනීය
නියෝජනවරුන් වින
සම්භාවනීව (PRC), MFA
හා ජේන්ස්පි පළාත් ආණ්ඩුව
විසින් සංවිධානය කරන
ද මෙම සේද මාර්ග
සහයෝගීතාවය පිළිබඳ
ආසියානු සහයෝගීතා
සංවිධාන සමූලව
සදහා සහභාගිවීම මා
හට ඉතා විත්ත්තියක්
ගෙන දෙන්නකි.
අනෙකුත් රටවල්

මේ සදහා සහභාගි වී
ඇති නියෝජනවරු සහ
සම්භාවනීය ආරාධිතයන්
වෙනුවෙන් සිදුකර ඇති
සියලු ආගන්තක සත්කාරක
සහ අනෙකුත් සැලසුම්
උදෙසා වින ආණ්ඩුවට සහ
ජේන්ස්පි පළාතේ මහජන
ආණ්ඩුව වෙත මාගේ
ස්ත්‍රීය හිමිවෙනවා.

ත්.පු. පළමු සහගුකයේ සිට
ඉතා පැරණි සේද මාවතක
ඉතිහාසයේ ඇති මෙම
නගරය මෙම අවස්ථාව
උදෙසා තෝරා ගැනීම
සිතාමතාම සිදුකළ වැදගත්

ආසියාව වනාහි විශාලතම ජනාකීර්ණ
මහද්වීපයකි. වහි බහුවිධ අතිතයකට
ලරුමකම් වන විය ලෝකයේ අධ්‍යාපනය,
ආහාර සහ මිනිස්බලය මූලාශ්‍ය සපයන
මාර්ගයකි. අද මෙහි රස්ව ඇත්තේ
යටගියාව සිහිපත් කිරීමට පමණක් නොව
මාර්ග සහ සමූලයට අමතරව දුම්රිය මාර්ග
සහ ගුවන් මාර්ග මගින් වන ප්‍රවාහයන්
වරප්‍රසාද ලබා ගැනීමට ද වේ. ආසියා
සහයෝගීතා සංවාදමය වෙළඳ දේශීමා
පසාරණය කර වානිජ දියුණුවක් කර
යැමට දුරස්ථා රටවල්වලින්
සහ මහද්වීප වලින්
සමාගෝජනය ලබා ගැනීමට
සාකච්ඡා කිරීමට ද වේ.

රස්ව ඇත්තේ යටගියාව
සිහිපත් කිරීමට පමණක්
නොව මාර්ග සහ සමූලයට
අමතරව දුම්රිය මාර්ග සහ
ගුවන් මාර්ග මගින් වන
ප්‍රවාහයන් වරප්‍රසාද ලබා
ගැනීමට ද වේ. ආසියා
සහයෝගීතා සංවාදමය
වෙළඳ දේශීමා පසාරණය
කර වානිජ දියුණුවක් කර
යැමට දුරස්ථා රටවල්වලින්
සහ මහද්වීප වලින්
සමාගෝජනය ලබා ගැනීමට
සාකච්ඡා කිරීමට ද වේ.

මෙම සමූලව මගින්
ආසියානු රටවල් අතර
ආසියානු සහයෝගීතා
සංවාද සදහා තොත්ත්තනක්
සපයන්නේය. එහි
මූලාර්ථයක් සහ දෙනාත්මක
වින්තන පිළිබඳ ඇතැත්තක් ඉන්
සැපයන්නේය. ශ්‍රී ලංකාවේ
ගරු ජනාධිපති මහින්ද
රාජපක්ෂ මැතිතුමාගෙන
මෙම සමූලව සාර්ථක වීම
සදහා සුභාධිංසන යෙනා
අප පැමිණි බව දැනුම්
දෙන්නේ හදුනී සතුවිති.
අප එකවිමෙන් මෙම සමූලව
සාර්ථක වෛවායි තිබුව
රත්නයේ ආසියාදය ඔබ
සැමට ලැබේවායි ප්‍රාප්තිනා
කරමි.



AIRBUS A350 XWB

'A true family covering the market with a single aircraft type'

The A350 XWB twin-engine jetliner is shaping the future of air travel by offering a complete family of new-generation aircraft that is best suited to the market's requirements for size, range, revenue generation, passenger comfort and the environment.

A350 XWB යානා පවුලේ ප්‍රවීණත්වය වින්ශ්න් පද්ධතිය ඇතුළු අනෙකුත් සියලු පද්ධතින් සහ අමතර කොටස් මගින් ද පෙන්වා ඇති අතර ගුවන් නියමුවන්ට මෙම පවුලේ ගුවන් යානා වර්ග තුනම වික් මාදිලියක බලපත්‍රයකින් පිශාසර කළ හැකි වීමද විශේෂත්වයකි.

අදාළත ගුවන් ගමන්වල සුවපහසුව, ආරක්ෂාව මතාව පෙන්වුම් කරමින් නව පරමිපරාවේ අවශ්‍යතාවයන්ට සරිලන අයුරින් කාක්ෂණයෙන් උසස් එන්ඩ්න් දෙකකින් යුතු ලෙස

සහ වර්තමාන පරිසර තත්ත්ව වලට ගැලපෙන පරිදි සකස් කර වෙළඳපළට ඉදිරිපත් කළ ගුවන් යානා මාදිලියක් ලෙස එයාර්බස් A350 XWB හැදින්විය හැක.



ගුවන් යානා මාදිලි තුනකින් සමන්වීත ආසන 200 සිට 400 දක්වා විහිදෙන එයරුබස් A350 XWB යානා පවුල දැනට තිබෙන යානා අතරින් ගුවන් සමාගමවලට තෝරා ගැනීමට පහසුම යානා මාදිලිය වන පරිදි ගුවන් ගමන් ධාරිතාවේ වගකීමක් සහිතව ඉහළ ක්‍රියාකාරිත්වයකින් සහ කාර්යක්ෂමතාවකින් යුතුව හඳුන්වා දී ඇත. A350 XWB යානා පවුලේ ප්‍රවීණත්වය එන්ජින් පද්ධතිය ඇතුළු අනෙකුත් සියලු පද්ධතින් සහ අමතර කොටස් මගින් ද පෙන්වා ඇති අතර ගුවන් නියමුවන්ට මෙම පවුලේ ගුවන් යානා වර්ග තුනම එක් මාදිලියක බලපත්‍රයකින් පියාසර කළ හැකි විමද විශේෂත්වයකි.

A350-800, A350-900 සහ A350-1000 ලෙස එයරුබස් A350 XWB පවුලේ ගුවන් යානා වර්ග තුන දැක්වීය හැක. A350-800 යානාවේ පත්ති දෙකකින් සමන්වීත ආසන 276කි. A350-900 සහ A350-1000 යානා වල පිළිවෙළින් ආසන 315ක් සහ 369කි. කෙසේ වෙතත් පාරිභෝගික ගුවන් සමාගමේ අවශ්‍යතාව පරිදි A350 XWB යානාවල ආසන ප්‍රමාණය 400 දක්වා වැඩිකර ගත හැක.

මෙහි පවතින පූජ්‍ය බඳ නිසා මගිනට යානාව තුළ ඉතා පහසුවෙන් ගමන් කළ හැක. සියලුම පත්තිවලට ගැළපෙන පරිදි සැප පහසුවෙන් උසස් ආසන පද්ධති අතින් අනෙකුත් ගුවන් යානාවලට වඩා විශාල විශේෂීයක් සහිත විනිශ්චෘත ජන්ල සහ ඉහළින් විශාල භාණ්ඩ ගමන් මළි ගබඩා කිරීමේ ඉඩකඩ පැවතීම A350 XWB යානාවන්හි තවත් විශේෂත්වයකි.

උසස් තාක්ෂණයෙන් යුතු ගුවන් පාලන ක්‍රම සහිත A350 XWB නියමු කුටිය ගුවන් නියමුවාට වඩා පහසුදායක ගුවන් ගමනකට ඉඩ සඳහයි. ගුවන් ගමන් දත්ත නිරුපණය කිරීම සඳහා වැඩිපිළිමු කරන ලද විශාලත්වයෙන් වැඩි සෙන්ටිලිටර 38 බැහින්වූ තිර හයක් දක්නට ලැබේ.

රෝල්ස් රෝසිස් ව්‍යෙන්ට් XWB වර්ගයේ එන්ජින් පද්ධතියකින් සමන්වීත A350 XWB ගුවන් යානා නිර්මාණ



එයරුබස් A350 යානයේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන 2013 වසරේ ජුති මස 14 වන දින ප්‍රංශයේ ටොලුස්ස්හි, බැලැගේනක් ගුවන් තොටුපළින් ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනකු ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයේ හය දෙනෙකු සමගින් සිදුකරන ලද අතර A350 XWB යානා පවුලේ ප්‍රථම පාරිභෝගිකයා වන්නේ කට්ටු ගුවන් සමාගමයි. යානා වර්ග තුනම ඇතුළත්ව, ගුවන් යානා 80ක් වෙනුවෙන් ඇමරිකානු බොලර් බිලියන 15ක ඇත්තාවුමක් ඔවුන් විසින් ලබාදී ඇති අතර 2014 වසරේ මැයි එම යානා පියසරියන් සඳහා එක්වීමට නියමිතය. වසර 2014 මාර්තු මාසය වන විට ලොව වටා ගුවන් සමාගම් පාරිභෝගිකයන් 39කින් ගුවන් යානා ඇත්තාවුම් 812ක් ලැබේ ඇත. ගුවන් යානා වර්ග තුන අතරින් වැඩි ඉල්ලුමක් ඇත්තේ A350-900 යානාවටයි.

හැඩයෙන්, අධි තාක්ෂණයෙන් සහ කාර්යක්ෂමතාවෙන් ඉහළ වන අතර වෙනත් දිගු දුර ගුවන් යානා හා සසදන විට 25%ක ඉන්ධන පිරිමැසිමක් සිදු කරයි.

The prototype A350 first flew on 14 June 2013 at Toulouse, Blagnac Airport, France.

එයරුබස් A350 යානයේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන 2013 වසරේ ජුති මස 14 වන දින ප්‍රංශයේ ටොලුස්ස්හි, බැලැගේනක් ගුවන් තොටුපළින් ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවන්

දෙදෙනකු ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයේ හය දෙනෙකු සමගින් සිදුකරන ලදී.

A350 XWB යානා පවුලේ ප්‍රථම පාරිභෝගිකයා වන්නේ කට්ටු ගුවන් සමාගමයි. යානා වර්ග තුනම ඇතුළත්ව, ගුවන් යානා 80ක් වෙනුවෙන් ඇමරිකානු බොලර් බිලියන 15ක ඇතුළවුමක් ඔවුන් විසින් ලබාදී ඇති අතර 2014 වසරේ මැයි එම යානා පියසරියන් සඳහා එක්වීමට නියමිතය. වසර 2014 මාර්තු මාසය වන විට ලොව වටා ගුවන් සමාගම් පාරිභෝගිකයන්

ගුවන් යානා මාදුලි
 තුනකින් සමන්වීත ආසන
 200 සිට 400 දක්වා
 විහිදෙන වියාර්බස් A350
 XWB යානා පවුල දැනට
 නිබෙන යානා අතරන්
 ගුවන් සමාගමවලට
 තේරා ගැනීමට පහසුම
 යානා මාදුලිය වන පරිදි
 ගුවන් ගමන් බාරිතාවේ
 වගකීමක් සකිනව ඉහළ
 ක්‍රියාකාරත්වයකින් සහ
 කාර්යක්ෂමතාවකින්
 යුතුව හඳුන්වා දී ඇත.
 A350 XWB යානා
 පවුලේ ප්‍රවීණත්වය
 වින්පින් පද්ධතිය ඇතුළු
 අනෙකුත් සියලු පද්ධතින්
 සහ අමතර කොටස්
 මගින් ද පෙන්වා ඇති
 අතර ගුවන් නියමුවන්ට
 මෙම පවුලේ ගුවන්
 යානා වර්ග තුනම වික්
 මාදුලියක බලපත්‍රයකින්
 පියාසර කළ හැකි වීමද
 විශේෂත්වකි.

39කින් ගුවන් යානා ඇණවුම් 812ක්
 ලැබේ ඇත. ගුවන් යානා වර්ග තුන
 අතරින් වැඩි ඉල්ලමක් ඇත්තේ A350-
 900 යානාවියි.

A350-900 යානාවේ තවු අතර
 පරතරය මිටර 64.75ක් ද දිග මිටර 66.89
 ක්ද උස මිටර 17.05ක් ද තවු වර්ගඑලය
 වර්ග මිටර 443ක් ද උපරිම වේගය
 පැයට කිලෝමීටර 945ක් ද වේ. රැගෙන
 යා හැකි උපරිම ඉන්ධන බාරිතාවය
 ලිටර 138,000කි.

නවතම අංගයක් ලෙස A350 XWB
 Magazine ලෙසින් හැඳින්වෙන විශේෂ





ඐබුලට් පරිගණක සගරාවක් එයාර්බස් සමාගම විසින් මෙම යානා වෙනුවෙන් හදුන්වාදී ඇත. මෙම සගරාවට යානාවේ තොරතුරු, ප්‍රථම නියමුවන් දෙදෙනා පිළිබඳ තොරතුරු, යානාවේ නියමු කුටිය පිළිබඳ හැදුරීම ඇතුළු තොරතුරු රසක් ඇතුළත් කර ඇත. ඇත්තෙවායිඩ් සහ භාගත කළ හැක.

SriLankan Airlines, the national carrier of Sri Lanka also opts for four A350-900's

ඉතා ඉහළ ඉන්ධන පිරිමැස්මකින් යුතු බැවින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ද A350 XWB's පවුලේ A350-900 යානා 4ක් ඇණවුම් කර ඇත.

The A350 XWB twin-engine jetliner is shaping the future of air travel by offering a complete family of new-generation aircraft that is best suited to the market's requirements for size, range, revenue generation, passenger comfort and the environment.





සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මත්තල කාර්යාලය විවාහ වේ.

දේශී සමරපිටා

සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු
මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්
තොටුපළ තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා

ඉදිකරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා
අධිකාරියේ මත්තල කාර්යාලය 2014
ඡනි 09 දින පෙ.ව. 9.30ට ශ්‍රී ලංකා
පාර්ලිමේන්තුවේ කථානායක වමල්
රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සුහ පැනුම්
සම්බන්ධී, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය
ගරු පියා පිරි ජයරත්න මැතිතුමාගේ
සුරතින් විවෘත කේරීන. මෙම අවස්ථාව

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජන අමාත්‍ය
ගරු ගිත්‍යාංශන ගුණාවර්ධන මැතිතුමා,
හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් පාර්ලිමේන්තු
මන්ත්‍රී ගරු නාමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාන්
ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසකගේ
සහභාගිත්වයෙන් මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්
තොටුපළ පරිණායේදී සිදු විය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්
සේවා සංවිධානය සමඟ
සහයෝගයෙන් ක්‍රියා කරමින්
එම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්
ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක
කිරීමේ වගකීම සිවිල් ගුවන්
සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා
අධිකාරියට පැවරේ. මේ

අනුව මත්තලට පැමිණෙන





මහින්ද වින්තන ඉදිරි දැක්ම අනුව ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීමේ ජාතික වැඩපිළිවෙළ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියාකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ත්‍රියාවට නගයි. වහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මත්තල ගුවන් තොටුපළ ආක්‍රිතව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී කාර්යාලය විවෘත වන අතර රටේ සමතුලිත සංවර්ධනයක් විය යුතු බවට අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ සංකල්පය මේ තුළින් යථාර්ථයක් වනු ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවාවට නිසි වට්නාකමක් හිමිවී ඇත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මත්තල දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිවා අතර රට තුළ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ව්‍යාපෘතියද සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ ත්‍රියාත්මක වේ.

2013 වර්ෂයේ මිලියන 1.2ක සංවාරකයින් ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි අතර එය 2009 වසර හා සපුදන කළ තෙගුණයක වර්ධනයකි. මෙසේ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංවාරකයින්ගේ ප්‍රමාණයේ වර්ධනයට සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රවර්ධනය ඉතා වැශෙන් වේ.

මහින්ද වින්තන ඉදිරි දැක්ම අනුව ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීමේ ජාතික වැඩපිළිවෙළ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියාකර ජයරත්න

මැතිතුමාගේ නායකත්වය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් ත්‍රියාවට නගයි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මත්තල ගුවන් තොටුපළ ආක්‍රිතව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී කාර්යාලය විවෘත වන අතර රටේ සමතුලිත සංවර්ධනයක් විය යුතු බවට අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ සංකල්පය මේ තුළින් යථාර්ථයක් වනු ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියාකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ උපදෙස් මත සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් මෙවදා රැවින්ද රුබෝරු මහතාගේ මග පෙන්වීමෙන්, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එම්. සි. නිමල්සිර මහතාගේ

වසර ගණානාවක් පැවති
කුරිරු ශ්‍රද්ධිය අතිගරු
ජනාධිපතිතුමාගේ නායකත්වය
යටතේ අවසන් කොට අද රට
සංවර්ධන මාවතකට විවර
වීමේ ප්‍රතිචලයක් ලෙස ශි
ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාවට
නිසි වටිනාකමක් හිමිවී ඇත.
විහි ප්‍රතිචලයක් ලෙස මත්තල
දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන්
තොටුපළ ඉඩුවූ අතර රට තුළ
අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ
ව්‍යාපෘතියද සිවිල් ගුවන් සේවා
අමාත්‍යාංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක
වේ.



මෙහෙයුමෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා
අධිකාරීයේ මත්තල කාර්යාලය හරහා
සිය සේවාවන් ක්‍රියාත්මක ලබාදීමට
විශේෂ වැඩිපිළිවෙළක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට
නියමිතය. මේ සඳහා සිවිල් ගුවන්
සේවා පරීක්ෂකවරුන් එම කාර්යාලයට
අනුයුත්ත කිරීමටද අපේක්ෂිත අතර
මෙය ඉදිකිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා
අධිකාරීය මිලියන 43ක් ආයෝජනය කර
ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය
ගරු ගිතාංශන ගුණවර්ධන මැතිතුමා,
හමිබන්තොට දිස්ත්‍රික් සංවර්ධන කමිටුවේ
සභාපති, පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ගරු
නාමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා, සිවිල් ගුවන්
සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම්
ආර්. එම්. එස්. එ. රත්නායක මහතා,
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ සභාපති
ජේනරාල් රෝහාන් දළවත්ත මහතා,
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ උප



සහාපති සරත් ජයපුන්දර මහතා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ ජේනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිර මහතා, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා ශ්‍රී ලංකා සමාගමේ වැඩබලන සහාපති කමල් රත්වත්ත මහතා ඇතුළු ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන අමෙළඹ නිලධාරී ජී. එ. ජයසිලන් මහතා ඇතුළු ගුවන් සේවා කරමාන්තය හා සම්බන්ධ බොහෝ පිරිසක් මෙම උත්සවයට සහභාගි විය.



AN 225 MRIYA

**ලොව විශාලතම
භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානය
2033 දක්වා පියසැරියේ**

මල්දෙණු කස්තුරිරත්න

ලොව විශාලතම මගි ප්‍රවාහන ගුවන් යානය වන ඇන්ටනෝව් 225 ගුවන් යානය 2033 වසර දක්වා පියසැරියට සූදුසු බව යුක්සේන ගුවන් පරිපාලන ආයතනය මගින් තහවුරු කර ඇති බව වාර්තා වේ. මේ වෙනුවෙන් ගුවන් පැය 20,000ක් කාලයක්, ගුවන්වාර 4,000ක් හෝ වසර 45ක ආසු කාලයක් අනුමත කර ඇති බව වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.

ඇන්ටනෝව් 225 යානයේ මූල්ම පියසැරිය 1988 වසරේ දී සිදුකරන ලද අතර වාණිජ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ආරම්භ කරන ලද්දේ 2001 වසරදීය.

කවදන් ලොකු ලොකු දේ කිරීමට කැමැත්තක් දැක්වූ සේවියට දේශය

ලොව විශිෂ්ටතම ප්‍රහාරක යානය, ලොව විශාලතම බේම්බ හෙළන ගුවන් යානය, ලොව විශාලතම භෙම්බ හෙළන ගුවන් යානය, ලොව විශාලතම හෙලිකොප්ටරය, ලොව වැඩිම බරක් විස්විය හැකි හෙලිකොප්ටරය, අවර පෙන් සහිත ලොව වේගවත්ම ගුවන් යානය, ලොව හොඳම ගුවන් කරනුම් ව්‍යුධා යානය, ලොව වේගවත්ම මගි ප්‍රවාහන යානය ඉන් සමහරකි.

එකී ආගාව ගුවන් යානා කරමාන්තය සඳහාද පොදු සාධකයක් කර ගත්තේය. විශේෂයෙන්ම බටහිර ලෝකය හා සිතල යුද්ධයක පැවැලී සිටි සේවියට දේශය යුතු සහ සිවිල් ගුවන් යානා කාස්සනය අතින් ප්‍රතිචාරීන් අනිබවා සිටීමට බොහෝවිට වැයම් කළේය. එහි අනි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ලෝක ගුවන් යානා විද්‍යා ක්ෂේත්‍රයට ඇදහිය නොහැකි තරම් වූ දැවැන්ත සහ විශිෂ්ට නිරමාණ රාඛියක් දායාද කිරීමට ඔවුනට හැකිවිය. ලොව විශිෂ්ටතම ප්‍රහාරක යානය, ලොව විශාලතම බේම්බ හෙළන ගුවන් යානය, ලොව විශාලතම හෙලිකොප්ටරය, ලොව වැඩිම බරක් විස්විය හැකි හෙලිකොප්ටරය, අවර පෙන් සහිත ලොව වේගවත්ම ගුවන් යානය, ලොව හොඳම ගුවන් කරනුම් ව්‍යුධා යානය, ලොව වේගවත්ම මගි ප්‍රවාහන යානය ඉන් සමහරකි.

1991 සේවියට දේශය බිඳවැවීමට පෙර සේවියට ගුවන් කරමාන්තය විසින් ලොවට දායාද කරන ලද අවසන් “දැවැන්තයා” ලෙස ලෝක ඉතිහාසයට එක් වූ නිරමාණය වනුයේ 1988 දෙසැම්බර 21 දින ලොවම ම්විතයට

1989 මාර්තු 22 දින ලොවම මෙිතයට පත් කරමින් කිලෝග්රෑම් 126,300 ක බරක් දුරාගෙන අඩ් 12,410

ක් ඉහළ අභසේ පියාසරකාට ලෝක වාර්තාවක් පිහිටුවීමටද මෙම යානය සමත්කම් පැවෙශිය. කපිතාන්

අභෙලක්සාන්දර් ග්‍රැනෙන්කෝ ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදු වූ මෙම ගුවන් ගමනේ විශ්මය ජනක සිදුවීම විය නොවේ. යානය අඩ් 10,000 ක් ඉහළ අභසේ පියාසර

කරන විට එහි ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවා යානයේ වින්ඡන් යන්තු විකින් වික අත්‍යි කරමින් යානය තනි

වින්ඡමකින් පමණුක් පියාසර කරවීමය. මෙය ලොව පුරා ගුවන් යානා විශ්මැංුයන්ගේ විශ්මයට හේතුවක් වූ අතර මෙතරම් විශාල බරක් සහ පරිමාවක් ගුවන් සමබරව පවත්වාගෙන යාම අතින් මිරියා සිය

විශ්මැංුවය විද්‍යා පැවෙශිය.



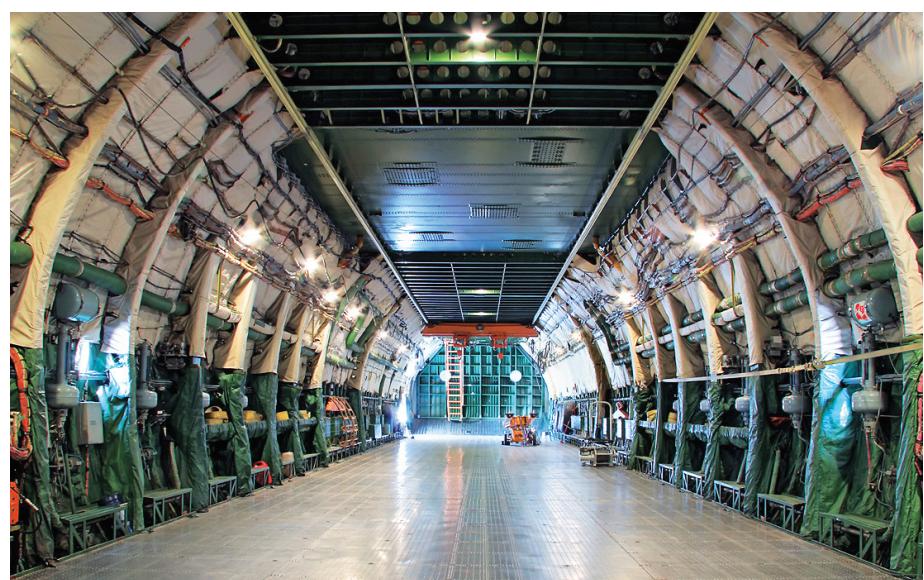
පත්කරමින් ගුවනට නැගුණු ඇත්තෙන්වී An 225 මිරියා (An 225 Mriya) යානයයි. බටහිර විද්‍යාඥයින් විසින් සාර්ථක කරගත නොහැකි සිහිනයක් ලෙස නම් කරන ලද මෙම යානය එතෙක් මෙතෙක් ලේඛකයේ පැවති ගුවන්ගත කළ හැකි උපරිම බර සහ විශාලත්වය පිළිබඳ තිබූ සියලු වාර්තා බිඳීමේම සමත් විය. ඒ නිසාම සෞචිත්‍යවරු එයට යුක්රේන බසින් "සිහිනය. යන අරුත ඇති "මිරියා. නාමය තැබූහි.

හාන්ඩ් ප්‍රවාහන යානයක් ලෙසින් තනා ඇති An 225 යානය දිගින් 84m ක් වන අතර එවකට ලෝකය සතුව පැවති විශාලම ගුවන් යානය වන බොරිං 747-400 යානයටත් වඩා 14 කින් දිගුවේ. An 225 යානයේ දැවැන්ත පියාපත් අතර පරතරය 88.40 වන අතර යානයේ උස 18.1 කි. එමෙන්ම එහි ප්‍රධාන පියාපත් වර්ග අඩ් 9743.7 ක් පුරා පැතිරී ඇති අතර එමෙන් එහි විශාලත්වය පිළිබඳව සිතාගත හැකිය. රේද 32 කින් යුත් මෙම යානයේ බර කිලෝග්රෑම් 175,000 කි. එහෙත් මෙම An 225 යානය සතු විශ්මැංතම හැකියාව එය නොවේ. එයට ගුවන්ගත කළ හැකි උපරිම බර කිලෝග්රෑම් 6,000,00 ක් හෙවත් රාත්තල් 1,322,750 කි. (වොන් 600 කි). බොරිං 747-400 යානය සමග සැසදීමේදී එය දෙගුණයක වැඩිවිමකි.

එමෙන්ම Mriya යානයක් දැවැන්ත එන්ඡන් 06 කින් සමන්විත වෙයි. ZMKB progress D -18 වර්බෝගැන් වරගයේ අධිබලැකි ජේට් එන්ඡන් මුදින් බල ගැන්වෙන මෙහි එක් එන්ඡන්ක බලය 229kN වන අතර සම්පූර්ණ එන්ඡන් යන්තු සතු බලය 1377kN ක් තරම් වේ.

An 225 ගුවන්ගත කිරීම සඳහා නියමුවන් 06 දෙනෙකගේ සහාය අවශ්‍යවේ. උපරිම බර දුරාගෙන ඉහළ නැගීම සඳහා 3.5km ක දුරක් බාවහා කළ යුතු මෙම සුවිසල් යානයට මිටර් 10,000 ක් ඉහළ අභසේ

පැයට 850km ක වේගයෙන් නොනවත්වා 15,400km ක දුරක් පියාසර කළ හැකිය. කිලෝග්රෑම් 30,000 ක තරම් අඩ් ඉන්ධන බාරිතාවක් ඇති An 225 යානයයි අභාන්තර සහ බාහිර වශයෙන් හාන්ඩ් ප්‍රවාහන කිරීමේ පහසුකම් ද පවතී. යානය අභාන්තරයේ ප්‍රධාන ගාලාව තුළ 200,000 kg බර පැවතිය හැකි අතර යානයෙන් පිටත බාහිර ආධාරකය මත 250,000kg ක බරක් වරකට රැගෙන යා හැකිය. මූලික වශයෙන් හාන්ඩ් ප්‍රවාහන යානයක් ලෙස මෙම යානය නිර්මාණය කළද හාන්ඩ්



රගෙන යන අතරම සියලු පහසුකම් සහිතව මගින් 70 කට ගමන් කිරීමේ ඉඩකඩා සලසා තිබේ. එමෙන්ම යුධිමය කටයුතු සඳහා මෙම යානා යොදා ගැනීමේදී සැලසෙන වාසිය ඉමහත්ය. හඳුසි යුධ මෙහෙසුම් සඳහා පැරපුව් හටයන් 1,000 ක් පමණ එකවර රගෙන යාමට ද යුධ වැංකි විශාල ප්‍රමාණයක් එකවර රගෙන යාමේ හැකියාවද එය සතුව පවතී.

අන්වනොවී රස්ලාන් නම් සුවිසල් ප්‍රවාහන යානාවේ වැඩිදියුණු කිරීමක් සහ විශාලනය කිරීමක් වන මෙම An 225 යානය යුධ හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානයක් ලෙසන් අභ්‍යවකාශ වැඩසටහන් සඳහා ද යොදාගනු ලබන විශේෂීත යානයක් ලෙසද හැනීන්විය හැකිය. සුපුකට සේවියට ගුන්යානා සැලසුම් ඕල්පියෙකු වන ඔලෝග් කොන්ස්තනන්තියෙවත් අන්වනොවිගේ මූලිකත්වයෙන් නිරමාණය වූ මෙම යානය ප්‍රධාන වශයෙන්ම සේවියට අභ්‍යවකාශ වැඩසටහනහේ අවශ්‍යතාවයක් මත නිපදවුවකි. යානයෙහි ඉහළ රාමුව මත විශාල රෝකට් මෙන්ම බුරුන් ජලදාය පවා රගෙන යාමේ පහසුකම් ද සලසා තිබේ. සැවුලයිට් රෝකට් එන්ඡේන් ගුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටර් සහ විවිධ විද්‍යාත්මක උපකරණ යානය අභ්‍යන්තරයේ මෙන්ම මිටර් 70 ක ඉඩකඩ සහිත බාහිර රුවුම් ස්ථානයෙහි ප්‍රවාහනය කිරීමේ හැකියාවද මෙය සතුව ඇත. එමෙන්ම යානය අභ්‍යන්තරයේ විශාල ගබඩා ගැබේ තුළ පියාපත් ඉවත් කරන ලද ගුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටරද එකවර මෝටර් රථ 80ක ප්‍රමාණයක් ද රගෙන යා හැකිය. කන්වෙනර හෝ වෙනත් බඩු බාහිරදිය නිසි පරිදි ඕස්වා තැන්පත් කර ගැනීමට සහ ගොඩබැලට හැකිවන පරිදි යානයෙහි ඇතුළත වහලයමත විශේෂ දෙළඹකර පද්ධතියක් ද ක්‍රියාත්මක වේ.

අන්වනොවී An 225 යානය නිපදවීමේදී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා වැඩි අවධානයක් යොමුකර ඇති අතර එහිදී ඉදිරිපස නාසය කොටසෙහි වූ විවර කළ හැකි විශේෂ දොරවුව ප්‍රධාන වේ. මේ නිසා යානයට ප්‍රමාණයෙන් විශාල භාණ්ඩ පැවත්වීම සහ ගොඩබැල පහසුවන අතර ඒ සඳහා අවශ්‍ය පාලම් ද යානය තුළම සවිකොට තිබේ. එම නිසා විශාල කන්වෙනර රථවලට



අන්වනොවී රස්ලාන් නම් සුවිසල් ප්‍රවාහන යානාවේ වැඩිදියුණු කිරීමක් සහ විශාලනය කිරීමක් වන මෙම An 225 යානය යුධ හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානයක් ලෙසන් අභ්‍යවකාශ වැඩසටහන් සඳහා ද යොදාගනු ලබන විශේෂීත යානයක් ලෙසද හැනීන්විය හැකිය. සුපුකට සේවියට ගුවන්යානා සැලසුම් ඕල්පියෙකු වන ඔලෝග් කොන්ස්තනන්තියෙවත් අන්වනොවිගේ මූලිකත්වයෙන් නිරමාණය වූ මෙම යානය ප්‍රධාන වශයෙන්ම සේවියට අභ්‍යවකාශ වැඩසටහනහේ අවශ්‍යතාවයක් මත නිපදවුවකි. යානයෙහි ඉහළ රාමුව මත විශාල රෝකට් මෙන්ම බුරුන් ජලදාය පවා රගෙන යානයෙහි පරිදි ඕස්වා තැන්පත් කර ගැනීමට සහ ගොඩබැලට හැකිවන පරිදි යානයෙහි ඇතුළත වහලයමත විශේෂ දෙළඹකර පද්ධතියක් ද ක්‍රියාත්මක වේ.

1991 සේවියට් දේශය බිඳ වැටීමට පෙර සේවියට් ගුවන් කර්මාන්තය විසින් ලෙවට දායාද කරන ලද අවසන් “දැවැන්තයා ලෙස ලෝක ඉතිහාසයට වික් වූ නිර්මාණය වනුයේ 1988 දෙසැම්බර් 21 දින ලොවම මවිතයට පත්කරමින් ගුවනට නැගුණු ඇත්තෙන්වී An 225 මිරියා (An 225 Mriya) යානයයි. බවහිර විද්‍යාඥයින් විසින් සාර්ථක කරගත තොහඹි සිහිනයක් ලෙස නම්කරන ලද මෙම යානය විතෙක් මෙතෙක් ලෝකයේ පැවති ගුවන්ගත කළ නැකි උපරිම බර සහ විශාලත්වය පිළිබඳ තිබූ සියලු වාර්තා බිඳුදීමේමට සමත් විය. එම නිසාම සේවියට්වරු වියට යුත්තේ බසින් ‘සිහිනය’ යන අරුත ඇති ‘මිරියා’ නාමය තැබුන.

පදවාගෙනම යානය තුළට ඇතුළු වී යානය තුළ බඩු ගොඩිබා පිටවී යා හැකිය. එසේම මෙම යානයේ රෝදවලට සම්බන්ධ වූ විශේෂිත හයිඩ්බාලික් පද්ධතියක් මගින් යානයේ බඳ පොලවට පතිත වන සේ පහත් කිරීමට පූළුවන. එමගින් යානය සහ පොලව අතර ඇති පරතරය අඩුවන හයිඩ් හාංච් පැටවීමට සහ ගොඩිබා බාහිර ආධාරකයන්ගෙන් තොරව පහසුවෙන් සිදු කළ නැකිය. එවැනි ක්‍රමයක් බෝසි 747 හෝ එයාර්බස් A380 යානාවල පවා නොමැත.

1989 මාර්තු 22 දින ලොවම මවිතයට පත් කළමින් කිලෝමීටරුම් 126,300 ක බරක් දරාගෙන 12,410 ක් ඉහළ අභසේ පියාසර කොට ලෝක වාර්තාවක් පිහිටුවීමටද මෙම යානය සමත්කම් පැවතිය. කිහිපාන් ඇලෙක්සාන්දර් ගුලුනෙන්කෝ ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සිදු වූ මෙම ගුවන් ගමන් විශ්මයෙනක සිදුවීම එය නොවේ. යානය අඩි 10,000 ක් ඉහළ අභසේ පියාසර කරන විට එහි ප්‍රධාන ගුවන් තීයමුවා යානයේ එන්ජින් යන්තු එකින් එක අඩුය කරමින් යානය තනි එන්ජිමකින් පමණක් පියාසර කරවීමය. මෙය ලොව පුරා ගුවන් යානා විශේෂයෙන්ගේ විශ්මයට හේතුවක් වූ අතර මෙතරම් විශාල බරක් සහ පරිමාවක් ගුවනේ සමබරව පවත්වාගෙන යාම ඇතින් මිරියා සිය විශිෂ්ටත්වය විද්‍යා පැවතිය.

දැනට මෙම An 225 දැවැන්ත ගුවන් යානා රුසියානු අභ්‍යන්තරය ආයතනය, ඇන්ටොනොව් ගුවන් සේවය ආදියෙහි හාවිත කරනු ලබයි. එමෙන්ම ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, කැනැබාව ආදි රටවල් සිය විශේෂිත ගුවන් ප්‍රවාහනය සඳහා මෙවැනි යානා රුසියානු සහ යුත්තේ ගුවන් සේවාවන්ගෙන් කුලියට ගන්නා බවද නොරහසකි. විශේෂයෙන්ම බවහිර මාධ්‍ය වැඩි ප්‍රවාරයක් ලබා නොදුන්නද ඇමරිකාවේ නාසා ආයතනය සිය විශාල සැටලියිට් සහ අභ්‍යන්තරය උපකරණ විවිධ ප්‍රදේශවල සිට කැනුවරල් තුළුව දක්වා ප්‍රවාහනය කරවා ගැනීමට රුසියානු An 225 සහ An 124 ගුවන් යානාවල සහය පත්යි. එමෙන්ම මැදපෙරදිග කළාපයේ ඇමරිකානු මිලිටරි සැපයුම් සඳහාන් ඇමරිකානු යුතු ගුවන් යානා සහ ප්‍රහාරක හෙලිකොප්ටර් යානා ලොව විවිධ ප්‍රදේශ කරා ගෙන යාම සඳහාන්





විශේෂයෙන්ම බටහිර ලෝකය හා සීතල යුද්ධියක පැටවූ සිටි සේවියට් දේශය යුධ සහ සිවිල් ගුවන් යානා තාක්ෂණ්‍ය අතින් ප්‍රතිච්ඡාලීන් අනිබවා සිටීමට බොහෝවිට වැයම් කළේය.

විනි අනගි ප්‍රතිච්ඡාලයක් ලෙස ලෝක ගුවන් යානා විද්‍යා ක්ෂේත්‍රයට ඇඳුනිය නොහැකි තරම් වූ දැවැන්ත සහ විශිෂ්ට නිරමාණ රාකියක් දායාද කිරීමට සුවනට හැකිවිය. ලොව විශිෂ්ටතම ප්‍රහාරක යානය, ලොව විශාලතම බෝම්බ හෙළුන ගුවන් යානය, ලොව විශාලතම හෙලිකොප්ටරුය, ලොව වැඩිම බරක් විස්විය හැකි හෙලිකොප්ටරුය, අවර පෙනි සහිත ලොව වේගවත්ම ගුවන් යානය, ලොව හොඳම ගුවන් කරනුම් ක්‍රිබා යානය, ලොව වේගවත්ම මගි ප්‍රවාහන යානය ඉන් සමහරකි.



අැන්ටනෝව් යානා කුලියට සොදවා ගන්නා ආකාරයද දැකගත හැකිය. කෙසේ වුවද මෙම අැන්ටනෝව් 225 ගුවන් යානා විද්‍යාවේ අද්විතීය නිරමාණයකි. එය මානව වර්ගයා අත්කර ගත් මහා විද්‍යාඥානයේ පිළිබඳවකි.

බහරේන් අැන්ටනෝව් 225 මෙහෙයුම් ඇරීමේ බලාපොරොත්තුවන් ලොව විශාලතම හාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානය වන අැන්ටනෝව් 225 යානා හාවිත කරමින් බහරේන් හි සිදුකරන මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැපයීමට වරක් හෙවි ප්‍රවාහන ආයතනය බලාපොරොත්තු වන බව වාර්තා වේ. මෙම මෙහෙයුම් සිදුකිරීම සඳහා බහරේන් ගුවන් තොටුපළට නව ගුවන් බාවන පරියක් අවශ්‍යවනු ඇති බවද එම සමාගමේ ව්‍යාපාරික කළමනාකාර අල් බලුවේ සඳහන් කර ඇත.



යානයෙහි ඉහළ රාමුව මත විශාල රෝකරී මෙන්ම බුරාන් සැටලය පවා රැගෙන යාමේ පහසුකම් ද සපුළු තිබේ. සැටලයිරී රෝකරී වින්ස්පින් ගුවන් යානා සහ හෙල්කොප්ටිර් සහ විවිධ විද්‍යාත්මක උපකරණ යානය අහසන්තරයේ මෙන්ම මීටර් 70 ක ඉඩකඩ සහිත බාහිර රැඳවුම් ස්ථානයෙහි ප්‍රවාහනය කිරීමේ හැකියාවද මෙය සතුව ඇත. වීමෙන්ම යානය අහසන්තරයේ විශාල ගබඩා ගැඩ තුළ පිශාපත් ඉවත් කරන ලද ගුවන් යානා සහ හෙල්කොප්ටිරු, විකවර මෝටර් රුප 80ක ප්‍රමාණයක් ද රැගෙන යා හැකිය. කන්ටේනර හෝ වෙනත් බඩු බාහිරාදිය නිසි පරිදි ඔසවා තැන්පත්කර ගැනීමට සහ ගොඩිඩමට හැකිවන පරිදි යානයෙහි ඇතුළත වහාලයමත විශේෂ දොශිකර පද්ධතියක් ද ක්‍රියාත්මක වේ.



වියාර්බස් ගුවන් යානයක වැඩ හියදු ... ?



නිලන්ත තෙහේනකෝන්

ඔබ ඉහළින් පියාසර කරන ගුවන් යානා දැක තිබුණාත් ව්‍යවහාර මිල සොපමත්‍යා යන්න නොදැන සීටින්හට ඇත. මෙම ලිපිය මගින් අපි ඔබ වෙත ගෙන වින්නේ අහසේ ගමන් කරන ගුවන් යානා මිල ගණන් පිළිබඳ තොරතුරුය. ලේඛයේ පනතුරු ගුවන් සමාගම මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවේ ද තිබෙන ගුවන් යානා සියල්ලක්ම පාහේ වියාර්බස් ගුවන් යානාය. වියාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම පසුගිය 2013 වර්ෂයේ ආරම්භයේ සමාගම තම ගුවන් යානාවන් හි මිල දැරුණකය 3.6% ක ප්‍රතිශතයකින් ඉහළ දුමන ලද අතර වියට හේතු වශයෙන් ඔවුන් දැක්වා ඇත්තේ සිය සමාගමේ හි දැරුණකයට අනුව විය සිදුකළ බවයි. ඔබ පුදුම කරවන මෙම ගුවන් යානා මිල දැරුණකය ගුවන් යානා මාදිලි අනුව මෙහි දැක්වේ.

වියාර්බස් 318

A 320 ගුවන් යානා පවුලේ කුඩාම සාමාජිකයා වන මෙම යානා මාදිලිය සඳහා මගින් පන්ති දෙකක් යටතේ ආසන 107 ක් හේ ඉහළ සනත්ව ක්‍රමය යටතේ ආසන 132 ක්

ස්ථාපිත කළ හැකි අතර එන්ජින් දෙකක් හරහා ජව සැපයුම් පද්ධතිය සන්නද්ධව ඇත. මෙම යානයේ වට්නාකම ඇමරිකානු බොලර් මිලයන 70.1 (රුපියල් මිලයන 9,113) කි.



වියාර්බස් A 319 නව

වින්පින් මාදිලිය

ඡයාර්බස් හි වඩාත් සාර්ථක යානා මාදිලියක් ලෙස සැලකෙන මෙම යානය ද A 320 පවුලේ සාමාජිකයෙකි. මගින් පන්ති දෙකක් යටතේ ආසන 124 ක් හේ ඉහළ සනත්ව ක්‍රමය යටතේ ආසන 156

ක් ස්ථාපිත කළ හැකි අතර එන්ජින් දෙකක් හරහා ජව සැපයුම් පද්ධතිය සන්නද්ධව ඇත. මෙම යානයේ වට්නාකම ඇමරිකානු බොලර් මිලයන 83.6කි (රුපියල් මිලයන 10,868). තවද නව එන්ජින් මාදිලිය තෝරා ගන්නේ නම් තවත් බොලර් මිලයන 8.4ක අමතර වියදමක් ගැණුමිකරුට දැරීමට සිදුවේ





A 320/A 320 නව වින්ජින් මාදිලිය

එයාර්බස් හි අද දක්වාම වඩාත් සාර්ථකම අලෙවියක් පෙන්වා ඇති යානා මාදිලියක් වන මෙම යානය ද A 320 පවුලේ සාමාජිකයෙකි. එමෙන්ම පසුගිය මස වන විට ලැබේ තිබූ යානා

ඇශේෂුම් ප්‍රමාණය 1,734 කි. තවත් සුවිශේෂීතාවයන් රසකට හිමිකම් කියන මෙම යානා මාදිලිය මගින් පන්ති දෙකක් යටතේ ආසන 150ක් හෝ ඉහළ සනත්ව කුමය යටතේ ආසන 180 ක් ස්ථාපිත කළහැකි අතර එන්ජින් දෙකක් හරහා ජව සැපයුම් පද්ධතිය සන්නාද්ධව ඇත. මෙම යානයේ වටිනාකම

ඇමරිකානු බොලර් මිලියන 91.5කි (රුපියල් මිලියන 11,895). තවද, නව එන්ජින් මාදිලිය තෝරා ගන්නේ නම් තවත් බොලර් මිලියන 8.7ක අමතර වියදමක් ගැනුම්කරුට දැරීමට සිදුවේ



A 321/A 321 නව වින්ජින් මාදිලිය

එයාර්බස් හි මෙම යානය ද A 320 පවුලේ විශාලතම සාමාජිකයා වේ. එමෙන්ම මෙම යානා මාදිලිය මගින්

පන්ති දෙකක් යටතේ ආසන 182 ක් හෝ ඉහළ සනත්ව කුමය යටතේ ආසන 220 ක් ස්ථාපිත කළ හැකි අතර එන්ජින් දෙකක් හරහා ජව සැපයුම් පද්ධතිය සන්නාද්ධව ඇත. මෙම යානයේ වටිනාකම

ඇමරිකානු බොලර් මිලියන 107.3 කි (රුපියල් මිලියන 13,949). තවද, නව එන්ජින් මාදිලිය තෝරා ගන්නේ නම් තවත් බොලර් මිලියන 10 ක අමතර වියදමක් ගැනුම්කරුට දැරීමට සිදුවේ.



A 330-200/ A 330-200F

(గුවන් හාන්දි ප්‍රවාහන මාධ්‍යලිය)

ଲୀଯାରବଚେ ନି ମେମ ଯାନ୍ତା ମାଦିଲିଯ
ବିବାହେ ପ୍ରଶଳ୍ପ ବେଳକେ ଜଣିବାର ନିମ୍ନଲିଖିତ
ଅବେଳା ମେମ ଯାନ୍ତା ମାଦିଲିଯ ମରିନ୍
ପଞ୍ଚମି ଦେବକଙ୍କ ଯତେବେ ଆଜନ
253 କୁ ହେଉଥିବା କଲାପାତ୍ର ଅନ୍ତର

එන්ජින් දෙකක් හරහා ජව
සැපයුම් පද්ධතිය සහ්තදේව
ඇත. මෙම යානයේ වටිනාකම
ඇමරිකානු බොලර් මිලියන
216.1කි (රුපියල් මිලියන
28,093).

ତତ୍ତ୍ଵଦ, ଶୁଣିବେ ପ୍ରମାଣନ
ମାଟ୍ଟିଲିଯେ ତୋକୁ 60 ଚହ 70
ବନ୍ଦେଯନ୍ ନିମ୍ନଲ୍ଲିଖିତ ଦେବକୁ
ପଳିତିନ ଅତର ଲିଖି ମିଲ ଆମରିକାନ୍ତ
ବୋଲର ମିଲିଯନ 219.1କି (ରୈଲିଯଲ୍
ମିଲିଯନ 28,483).



A 330/ 300

එයාර්බලස් මෙම යානා
මඳිලිය වඩාත් පුළුල් බෙදක්
සහිතව තිමවා ඇතේ. මෙම
යානා මඳිලිය මගින් පන්ති
දෙකක් යටතේ ආසන
300 ක් සේවාපිත කළ හැකි
අතර ගමන් කළ හැකි දුර
සැතැපීම 5,450 කි. එන්තුන්
දෙකක් හරහා ජව සැපයුම්
පදන්තිය සන්නද්ධව ඇත.
මෙම යානයේ වරිනාකම
ඇමරිකානු බොලර් මිලියන
239.4කි (රුපියල් මිලියන
31,122).



A 350-800XWB 900XWB/ -1000XWB

බෝයිං සමාගමෙහි 787 යානයට එයාර්බස් සමාගම දැක්වූ ප්‍රතිචාරය මෙයයි. තවමත් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා නිකුත්කර නොමැති මෙම යානා මාදිලිය සඳහා ඇණවුම් විශාල වශයෙන් දැනටමත් ලැබේ ඇති බව එයාර්බස් දත්ත පෙන්වා දෙයි. පන්ති දෙකක් යටතේ මගින් 270 ක් සඳහා පහසුකම් සැපයෙන 800XWB මාදිලියෙහි වට්නාකම ඇමරිකානු බොල්ර මිලියන 254.3ක් (රුපියල් මිලියන 33,059). එමෙනම පන්ති දෙකක් යටතේ මගින් 314 ක් සඳහා පහසුකම් සැපයෙන 900XWB මාදිලියෙහි වට්නාකම ඇමරිකානු බොල්ර මිලියන 287.7ක්ද (රුපියල් මිලියන 37,401) පන්ති දෙකක් යටතේ මගින් 350 ක් සඳහා පහසුකම් සැපයෙන 1000XWB මාදිලියේ වට්නාකම ඇමරිකානු බොල්ර මිලියන 332.1ක් (රුපියල් මිලියන 43,173).

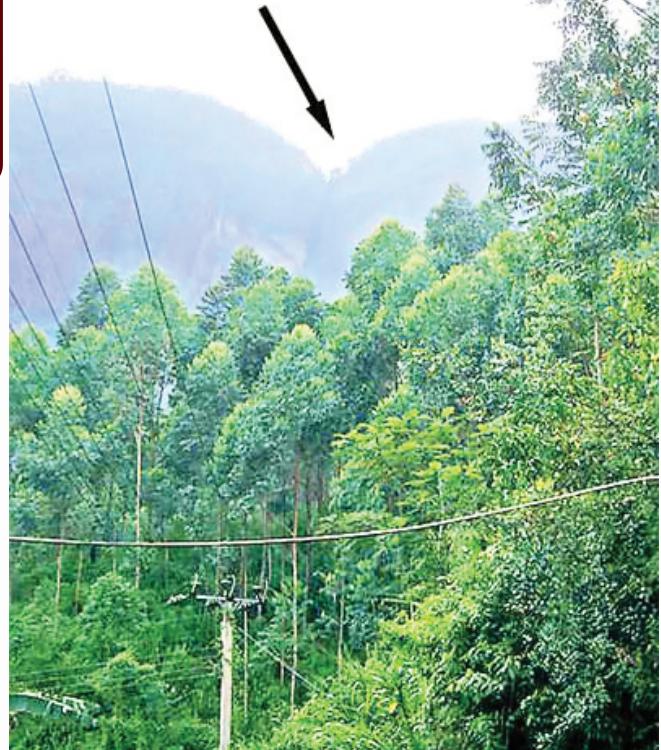
සප්තකන්‍යා ගුවන් අනතුරේ කළු හෙරිටය කොරු සිය ගොඩ

බෙන්මාර්කයේ මාටින් වියාර් ගුවන් සමාගම මට ඇයන් මාටින්වියාර් 138 DC 8 ගුවන් යානය ඉන්ද්‍රනීසියාවේ ගරුඩා ගුවන් සමාගමේ සේවයට යොදූවා තිබිණි. දිනය 1974 දෙසැම්බර් 4වාය. විම යානාවට විදිහ ගමන් වාරයක් යෙදී තිබුණේ හඳුන් වන්දනාවේ යන ඉස්ලාමි හක්තිකයන් 182 දෙනකු සමග සවුදු අරාධියේ ජේඩා නගරය දැක්වාය. කාර්යමණ්ඩලය 09 දෙනෙකුගෙන්ද සමග යානය තුළ 191ක් දෙනෙකු ගමන් කළහ. මෙම ගමන් වාරයේ අතරමදී නැවතුමක් වූයේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ප්‍රාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළය.

මස්කේලිය පුදේශයේ සප්ත කන්‍යා කළුපාමුල පිහිටි ගම්මානවල වැසියේ තවත් සුපුරුදු දිනයක් නිමාකාට නින්දට ගියහ. වැඩි වේලාවක් නිදන්නට ඔවුනට තොහැකි විය. අවට පරිසරයම දෙදුරවමින් නැගුණු මහා හඩකින් ඔවුන් අවදු කරනු ලැබිණි. වසා තිබු දොරගුල් හැරගෙන මිදුලට බට ඔවුනට දැකෙගන්නට ලැබුණේ ගිනිගෙන දැවෙන සප්ත කන්‍යා කළුවැටියයි. සිදුවේ ඇත්තේ කුමක්දැයි තොදුන අන්ද මන්ද වූ ඔවුනට මහා පිපිරීම් හඩවල් සමග තවත් ගිනි පාලා දැකෙගත හැකි වූයේය.

ඉන්ද්‍රනීසියාවේ සිට ජේඩා නගරය බෑලා ගමන් කළ DC 8 ගුවන් යානය සුන්මුන් ගොඩක් තෙස සප්ත කන්‍යා කළුවැටියේ දැවෙමින් තිබිණි. ජේඩා නගරය දැක්වා ගමන් සප්ත කන්‍යා වානයක් ආශ්‍රිත වන්තරය ආශ්‍රිත වන්තරයයි.

දුවන් යානය කන්ද ගැපුවු තැන රෙහුයේ දැක්වේ



කළුබල වූ ගැමියේ වහා කන්ද දෙසට යන්නට වූහ. දැඩි අඹුර මෙන්ම දැඩි උණුසුමක්ද ඔවුන්ට දැනිණි. වටින් ගොඩන් එලිය වැටෙනවිට ඔවුනු කදු පාමුල තෙබරටන් වත්‍යාය ඔස්සේ අනතුර සිදුවූ දිසාවට ලගාවූහ. හිමිදිරි උදැසනම ඔවුනට දැකශත හැකි වූයේ ගත ගිරිග්‍රු පිපෙන දුනුකි. මිනිස් අන් පා සිරුරු කොටස් රුස්ස ගස් මුද්‍යන්වල එල්ලමින් තිබිණි. ගුවන් යානයේ දැවුණු කොටස්ද දස අත විසිර තිබු අතර අනතුරින් ඇතිවූ ගින්නෙන් වතාන්තරයේ අක්කර දහයක පමණ ප්‍රමාණයක්ද දැවී තිබිණි.

සප්තකන්‍යා කළුවැය අඩි 5,143ක් පමණ උසැනිය. ගුවන් යානය ගැටී තිබුණේ එහි අඩි 1,000ක පමණ උසකින් පිහිටි ගල්කුලකය. ගැමියන් එම ගල්කුල නම් කොට තිබුණේ උඩලක්ෂපාන කන්ද ලෙසිනි.

දහවල් වනවිට පොලිසියන් ගුවන් හමුදාවේ හෙලිකොප්ටර යානාක් අනතුර සිදුවූ දෙසට පැමිණියහ. ගැමියේ වතාන්තරය එලිකරමින් කදු මුදුනට ලගාවීමට මාවත් තනමින් සිටියහ. අනතුරින් දිවී ගළවා ගත් අය සිටි නම් ඔවුන් ගළවා ගැනීමේ අරමුණින් ගුවන් හටයන් හෙලිකොප්ටර මගින් අනතුර සිදුවූ ස්ථානයට ලගාවීමට උත්සාහ කළද අවට තිබු දැඩි උණුසුම හේතුවෙන් එම උත්සාහය ව්‍යරප වූයේය.

කදු මුදුන් සිට පාමුල දක්වා වූයේ දැඩි බැඩුමකි. එහෙයින් හෙලිකොප්ටර යානාවලට එම පුදේශයට ලගාවීම අසිරු කාර්යයක් විය.



දි ලංකා ගුවන් හමුදාවේ දියතාව කදුවුරේ ජ්‍යෙෂ්ඨක්ෂක අංශයේ සූනිල් විරසිංහ මහතා ප්‍රධාන ගුවන් හට කණ්ඩායමක් පස්වරු 2.30 පමණ වනවිට පර්වතය මුදුනට ලගාවන්නට සමත් විය.

කදු මුදුනේ වූ ඇතැම් මල සිරුරු කොටස් හා මගි බඩු බාහිරාදිය කොටස් එකතු කරගත් මුහු නැවත පහළට පැමිණියා.

ගුවන් අනතුර පිළිබඳව ජාත්‍යන්තර අවධානය යොමුවී තිබේ. අනතුර සිදුවුයේ කෙසේදැයි යන්න සෙවීමට ඔිලන්ද රහස් පොලිසිය දි ලංකාවේ රහස් පොලිසිය හා එක්ව පරික්ෂණ ආරම්භ කළේය. ඔවුන්ට නිරාකරණය කරගැනීමට අවශ්‍ය වූයේ මෙම අනතුර සිදුවුයේ ගුවන් නියමුවාගේ වරදකින්ද නැතිනම් යාන්ත්‍රික දෙප්‍රයකින්ද යන්නයි. මේ පිළිබඳ තිල පරික්ෂණ පැවැත්වෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ ගුවන් යාන්ත්‍රික පරික්ෂක ස්ථී. රෝසා මහතාගේද ප්‍රධානත්වයෙනි.

ගුවන් යානයක Black Box හෙවත් කළ පෙවිය යනුවෙන් හඳුන්වන කොටස ඉතා වැදගත් උපකරණයක් ලෙස සැලකෙන්නකි. එහි විශේෂත්වය වන්නේ කිසියම් අනතුරක් සිදුවූ විට කළපෙවියේ ඇති හඩු පරියෝග ගුවන් යානයේ සිදුවූ කතාබහ සියලුල විමසා බලා අනතුරට හේතුව සෞයාගත

අසල ගමකින් කැලුණ් පිළිබඳව දුන්නා ගැමීයෙකු සෞයාගත් ලුතිනන්වරයා කදු ගැටයට ප්‍රගාවිය හැකි වෙනත් මගක් ඇත්දැයි ඔහුගෙන් විමසිය. විවන් මගක් ඇති බවත් විය ඉතා අසීරු කටුක ගමන් මාර්ගයක් බවත් ගැමීයා පැවතීය. කොතරම් අසීරු ව්‍යවද ව්‍යම මග දිගේ කදු තරණාය කළ යුතු බව පැවතුව ලුතිනන්වරයා ගැමීයාද පෙරටු කරගෙන සිය කණ්ඩායම සමග ගමන් ඇරඹුවේය. විශාල කටු පැහැර, බට පැහැර, වැල්ගොමු ව්‍යුත්පනෙහෙලිකරමින් කන්ද තරණාය කරන්නට ඔවුන්ට සිදුවිය.

හැකිවීමයි. කළ පෙවිය ලෙසින් හැදින්වුවත් එය කළපැහැති පෙවියක් නොවේ. තනි තැකිලි පැහැයෙන් යුතු එය අගල් 10ක් පමණ දිගැති අගල් 5ක් පමණ පළලැති කුඩා පෙවියකි. එහි මුහුණා මත Flight Data Recorder යනුවෙන් සඳහන් වෙයි. මේ තුළ ඇති ඇශ්‍රේම්තියම් පායක් මත ගුවන් නියමුවන්ගේ සියලු සංවාද හා ඔවුන් ගුවන් පාලක මැදිරි සමග පුවමාරු කරගත් සංවාද පරිගත වෙයි. රස පරික්ෂකවරුන්ගේ ප්‍රධානතම අවශ්‍යතාව වූයේ මෙම කළ පෙවිය සෞයාගැනීමයි. ගුවන් හමුදාවන් පොලිසියක් එය සෞයාගැනීමට උත්සාහ කළද සියලු උත්සාහයන් අසාර්ථක විය. කළ පෙවිය යනු කුමක්දැයි දැනසිටියේ ඉතා අල්ප පිරිසක් පමණක් වීම රට හේතු විය.

ලුතිනන් විපුල් ස්වීන්ස් බොතේප් (දැන් වූගේරියා) එවක පළමුවන ගැමුණු හේවා බලකායේ නිලධාරියෙකු විය. දියතාව හමුදා කදුවුරේ සිටි යහු 74 වසරේ අනුරාධපුර හමුදා කදුවුරට අනුයුත් කරනු ලැබුවේ පොලිස් නිලධාරීන්ට වනාන්තර සටන් පිළිබඳ පුහුණුවක් ලබාදීම සඳහාය.

දිනක් දියතාව හමුදා කදුවුරේ අනුදෙන නිලධාරියා වූ කර්නල් තමිබ්රාජාගෙන් ඔහුට ඇමතුමක් ලැබුණි. ඒ විශේෂ මෙහෙයුමක් සඳහා නැවත දියතාව හමුදා කදුවුරට වාර්තා කරන ලෙසිනි.

දෙසැම්බර 07 දින යහු දියතාව කදුවුරට පැමිණියේය.

කර්නල් තමිබ්රාජා විසින් කළයුතු

මෙහෙයුම පිළිබඳව පැහැදිලි කළේය.
අනතුරට පත් ගුනක් යානයේ කළ
පෙට්ටිය සෞයාගැනීමට මෙතෙක්
නොහැකිවී ඇති එවත් සේබල
කණ්ඩායමක් සමග මස්කෙක්ලිය
පුද්ගලයට ගොස් කළපෙට්ටිය සෞයා
ගැනීමට සහාය වන ලෙසත් අනුදෙන
නිලධාරය ඔහුගෙන් ඉල්ලා සිටියේය.

මෙහිර ලක්ෂ්මන් අල්ගමගේ මෙහෙයුම යටතේ කරනල් තම්බිරාජා, ප්‍රතිනන් සාලිය උඩිගම සහ ප්‍රතිනන් විපුල් බොත්සු එම කණ්ඩායමේ නිලධාරීන් වූ අතර සියයකට ආසන්න හමුදා හට පිරිසක් මෙහෙයුමට එක්වුහ. දෙසුම්බර 08 දින ඔවුනු මස්කෙක්ලියට ලගා වූහ. එහි එන අතරම අපුරුදු දැසුනක් ඔවුන්ගේ නෙත ගැටුණේය. 'ගුවන් අනතුර වූ සේවානයට' යනුවත් නාම පුවරු දැමු ලැගම බස් රථ විශාල ප්‍රමාණයක් මස්කෙක්ලිය පුදේශයට පැමිණෙමින් තිබුණි. දිවයිනේ විවිධ පුදේශවලින් වාරිකාවන් සූදානම් කරගෙන ගුවන් අනතුර නරඹින්හට මහත් ජනකායක් ඇදි ආහ.

දින පස්වරුවේ අවට පුදේශ
 නිරීක්ෂණය කළ ලුතින් විපුල්
 බොත්තුව අනුතුර සිදුවූ ස්ථානයට
 අඩු 200ක් පමණ පහළින්, කන්දේ සිට
 මිටර 25ක් 30ක් පමණ ඉදිරියට තෙරා
 තිබූ කදුගැටයක් දැකගත හැකි විය.
 ගුවන් යානයෙන් කැඳී බිඳී විසුරැණු
 සුන්බූත්වින් වැඩි ප්‍රමාණයක් මෙම
 කදුගැටය මත පතිත වන්නට ඇතැයි
 ඔහු අනුමාන කළේය. මෙහෙයුම
 ඇරිඹිය යුත්තේ එනැතින් බවද ඔහු
 නිගමනය කළේය.

ශ වනවිට කදු මූද්‍යනට මංමාවත් තනාගත් මේනිස්සු කදු මූද්‍යනේ රදී තිබූ ගුවන් යානයේ සූන්බුන්වලින් ඇලුම්නියම් තහඩු ගුවන් කරමින් සිටියහ. අනතුරට පත් ගුවන් යානයේ කොටස්වලින් කීයක් හෝ භම්බකර ගැනීම මුවන්ගේ අරමුණාවේ තිබිණි. තහඩු කපාගන්නා විට ගිලිහෙන කැබලි නෙරා තිබූ කදුවැටිය මතට ගිලිහෙනු ඔහු දුටුවෙය. එහෙතින් කදුගැටය මතට යාම අනතුරුදායක මෙන්ම ජීවිත භානි පවා සිදුවිය හැකි බව ලුතිනන්වරයාට පැහැදිලි විය.



ଦ୍ଵିନ ଗନ୍ଧାରକୁ ରତ ଲେ ତିଛି
ବିଦେଶିଙ୍କ ମାତ୍ର ଜୀର୍ଦ୍ଦର କୋଠାଙ୍ଗେ
ନରକୁଶିମାତ୍ର ପରିହାରେଣ
ତିବିନୀ. ବିବିତାତିଥିଙ୍କ ବିଶ୍ୱାମୀ
ନତିଦୈତ୍ୟ ଭୂତିନହିଁର୍ଯ୍ୟାଙ୍ଗେ
ଅତକୁ ପଚ୍ଚିଗୋଟିକୁ ତୁଳ ଲିରି
ତିର୍ଯ୍ୟେଇ. ଲେ ସମଗ୍ରମ ଆଜେଲେନ
କ୍ଷୁଦ୍ର ଗନ୍ଧିଯଙ୍କ ହା ନେତାମନ୍ତର୍ଯ୍ୟଙ୍କ
ଅତର ଦୂରନ୍ତ ଅତର
ଦୂରତ୍ତୁ ଦୂରଗନ୍ଧିଦୟଙ୍କ ହାମୀ
ତିର୍ଯ୍ୟେଇ. ଭୂତିନହିଁର୍ଯ୍ୟାଙ୍ଗେ
ଅତ ଲିରି ତିଛିଲେ ମାତ୍ର
ଜୀର୍ଦ୍ଦରଙ୍କ ତୁଳାଯ. ଉନ୍ନାଟ
ମହିନେ ଅପ୍ରମଳଙ୍କ ଦୂରନ୍ତେଣ୍ଟେଇ.
ଲିଖେନ୍ତ କାଳ ହାତି ଦେଇଙ୍କ
ନୋମିତର. ଅକ୍ଷାମା ଲିପି ତିଛି
ଲିପାଲ୍ପିଗୋଟିନକିଙ୍କ ଅତ ପିଲାଦ୍ଵା
ଗତ୍ତନ୍ତର ଦୂରଗନ୍ଧିଦୟ ମକ୍କାଦ୍ଵାରି
ନୋହାକି ଲିଙ୍ଗ.

විදෙස් රටවල නම් මෙවන් අනතුරක්
 සිද්ධා විට එකී පුදේශ මහජනයාට
 තහනම් පුදේශයක් ලෙස නමිකාට
 අනතුරන් දිවි ගලවා ගත් අය පිළිබඳව
 සොයා බැලිමට කටයුතු කිරීම සාමාන්‍ය
 සිරිතය. එහෙත් මින් ඉහත මෙවැනි
 දරුණු අනතුර පිළිබඳ අත්දැකීම්
 නොමැතිවීම නිසා පොලීසිය මිනිසුන්
 ඉවත්කිරීමට පියවර ගෙන තිබුණේ
 තැති.

ඡ්‍රවක යුද හමුවාපතිවරයා වූයේ
පෙනරාල් සේපාල ආචිගලය. සිදුවී
අැති අනතුර නිරික්ෂණය කරන්නට
මහුද පැමිණියේය. කළපෙටටිය
සොයා ගැනීමට ඇති අසිරුතා
පිළිබඳව මහු ප්‍රතිනන් විපුල්
බොනේපුරගෙන් විමසා සිටියේය. තමා
මුහුණ පා සිටින ගැලුව පිළිබඳව
ප්‍රතිනන්වරයා ජනරාල්වරයට පැහැදිලි
කළේය. වහා මෙම පුදේශයෙන් ජනයා
ඉවත් කරන ලෙසත් මෙම පුදේශය
සිවිල් ජනතාවට තහනම් කළාපයක්
ලෙස නමිකරන ලෙසත් මහු ඉල්ලා
සිටියේය. ඒ මොහොනේම මස්කේලිය
පොලිසියේ ස්ථානාධිපතිවරයා කැඳවූ
ජනරාල් ආචිගල පොලිසිය ලවා
කදුමුදුනේ සිටින සියලුම ජනතාව ඉවත්
කරන ලෙස මහුට දැනුම් දුන්නේය.
සප්ත කන්‍යා පුදේශය එදින රාත්‍රියේ
සිට සිවිල් ජනතාවට තහනම් පුදේශයක්
බවත් එම පුදේශයට ඇදිරි තීතිය
පනවා ඇති බවත් ඉවත්විදුලිය මගින්
ප්‍රවාරය කෙරිණි.

පසුදින උදෑසනම උතිනන් විපුල්
 බොතේෂ්‍ර ඇතුළු යුද හමුදා හට පිරිස්
 කදුගැටයට ලගා විය හැකි මගක්
 පිළිබඳව සොයන්නට වුහ. කන්ද මූදනට
 නැග කළ මගින් පහළට බැසිය යුතු
 යැයි ඔවුහු තීරණය කළහ. එවක අද
 මෙන් කුඩා තැනිනන් සඳහා අවශ්‍ය
 මෙවලම් තිබුණේ නැතු.

කදු මූල්‍යනේ සිට කදුගැටය දක්වා වූයේ
 දැඩි බැඳුමකි. කඩියක එල්ලී පහළට
 බැසීම පහසු කාර්යයක් තොවූයේ
 පාද තැබීමට හෝ කඩිය හැර අල්ලා
 ගැනීමට කිසිවක් එහි තොවූ බැවිති.
 කදු මූල්‍යනේ සිට එක එල්ලේම අඩි
 දෙසීයක් පමණ පහළට බැසීම අසිරු
 කටයුත්තක් මෙන්ම අවධානම් සහිත
 ක්‍රියාවක්ද වූයේය. එහෙයින් මුළුනට එම
 ප්‍රහාස අන්තුර මෙන්නට සිද්ධිය.

අසල ගමකින් කැඳුව පිළිබඳව දත්තා
ගැමීයකු සොයාගත් ලුතින්වරයා කදු
ගැටයට ප්‍රාගාධිය හැකි වෙනත් මගක්
අන්දයි ඔහුගෙන් විමසිය. එවත්
මගක් ඇති බවත් එය ඉතා අසිරි
කටුක ගමන් මාරුගයක් බවත් ගැමියා
පැවසිය. කොතරම් අසිරි ව්‍යවද එම
මග දිගේ කද තරණය කළ යිත බව

කළපෙටිරිය කුමන ආකාරයේ වස්තුවක්ද යන්නත් ගුවන් ගානයක විය තැන්පත්ව ඇත්තේ කුමන ස්ථානයකද යන්නත් ඔහු දැන සිටියේය. ඉතා ඉවසිල්ලෙන් සූන්ඩුන් පිරිමින් තමන්ට අවශ්‍ය උපකරණය සොයන්නට විය. ඇලුමීනියම් තහඩු කොටස් ගුවත් කරමින් බොහෝ වේලා සොය බලනවිට ගුවන් ගානයේ වැසිකිලිය පිහිටා තිබූ කොටස හමුවිය. කළපෙටිරිය ඇත්තේ මෙම කුරියට ඉහළින් බව දැන සිටි ඔහු දැවැනු කොටස් කැඩැල්ලෙන් කැඩැල්ල පිරික්සන්නට විය. ඇලුමීනියම් කොටස් ඇතුළේ තැංකිලි පැහැති තහඩු කොටසක් මතුවිනි.



පැවැසු ලුතිනන්වරයා ගැමියාද පෙරවු කරගෙන සිය කණ්ඩායම සමග ගමන් ඇරඹුවේය. විශාල කටුපදුරු, බටපදුරු, වැල්ගොඩු එලිපෙහෙලිකරමින් කන්ද තරණය කරන්නට ඔවුන්ට සිදුවිය. විවෙක ගස් අතුවල එල්ලී වුදුරන් මෙන් ඉහළට නැගැනු ඔවුන් විවෙක බවගාමින් හෙළ දින් ඉහළට නැගැනී. අවට පැතිර තිබුණේ දරුණු දුගදකි. දින ගණනාවක් ගත වී තිබූ බැවින් මළ සිරුරු කොටස් තරක්වීමට පත්ත්ගෙන තිබිණි. බවගාමින් බැවුම නගිදිදී ලුතිනන්වරයාගේ අතක් පස්ගොඩක් තුළ එරි ගියේය. ඒ සමගම ඇලෙනසුල ගතියක් හා තෙතමනයක් අතට දැනුතු අතර දරුණු දුරුගන්ධයක් හමා ගියේය. ලුතිනන්වරයාගේ අත එරි තිබුණේ මළ සිරුරක් තුළය. ඔහුට මහත් අපුරක් දැනුණෙය. එහෙත් කළ හැකි දෙයක් තොමැත්. අසල වැට් තිබූ වැල්ගොඩනානකින් අත පිස්දා ගත්තද දුරුගන්ධය මකාදුමිය තොහැකි විය. පැය තුනක පමණ දුෂ්කර ගමනකින් පසු සූන්ඩුන් පිරි තිබුණු කදුගැවිය මතට ලාභ වන්නට පිරිස හැකි විය. සියොලුග දහැනෙන් තැංකි තිබිණි. දැඩි වෙහස නිවෙතතක් මොහොතක් විඩා හළ පිරිස් තමන්ගේ මෙහෙයුම හෙවත් කළපෙටිරිය සෙවීමේ නිරත වූහ. යුද භූමා සේවයට එක්වුව එක්වුව යන්තයෙන් සිය අනුදෙන තිලධාරියා ඇමතු ලුතිනන්වරයා තමන් කළපෙටිරිය සොයාගත් බව ඔහුට දැනුවිය. කිසිදු ගුවන් අනතුරකින් කළපෙටිරිය විනාශ තොවන බවට ගුවන් යානා ඉන්ඡනේරුවරුන් ප්‍රකාශ කොට තිබුණා දේ දුවන් යානයේ කළ පෙටිරිය කැබලි වී තිබුණි. ලුතිනන්වරයාට හමුවූයේ එහි කොටසක් පමණි.

එය තැන්පත්ව ඇත්තේ කුමන ස්ථානයකද යන්නත් ඔහු දැන සිටියේය. ඉතා ඉවසිල්ලෙන් සූන්ඩුන් පිරිමින් තමන්ට අවශ්‍ය උපකරණය සොයන්නට විය. ඇලුමීනියම් තහඩු කොටස් ගුවත් කරමින් බොහෝ වේලා සොය බලනවිට ගුවන් යානයේ වැසිකිලිය පිහිටා තිබූ කොටස හමුවිය. කළපෙටිරිය ඇත්තේ මෙම කුටියට ඉහළින් බව දැන සිටි ඔහු දැවැනු කොටස් කැබැල්ලෙන් කැබැල්ල පිරික්සන්නට විය. ඇලුමීනියම් කොටස් ඇතුළේ තැංකිලි පැහැති තහඩු කොටසක් මතුවිණි. ඒ මත GHT-ATA-REC යන අතුරු තිපයක් දැකිය හැකිවිය.

මිහුගේ මුවට සිනහවක් තැංකි. ආකීම්බිස් මෙන් යුරේකා යුරේකා යැයි කියමින් දියයන්නට සිතිණි. තහඩුව මත වූ අක්ෂරවලින් කියුවෙන් FLIGHT DATA RECORDER යන්නයි. එනම් කළපෙටිරියයි. ඒ මොහොතේම අත තිබූ ගුවන් විදුලි පැණිවුව යන්තයෙන් සිය අනුදෙන තිලධාරියා ඇමතු ලුතිනන්වරයා තමන් කළපෙටිරිය සොයාගත් බව ඔහුට දැනුවිය. කිසිදු ගුවන් අනතුරකින් කළපෙටිරිය විනාශ තොවන බවට ගුවන් යානා ඉන්ඡනේරුවරුන් ප්‍රකාශ කොට තිබුණා දේ දුවන් යානයේ කළ පෙටිරිය කැබලි වී තිබුණි. ලුතිනන්වරයාට හමුවූයේ එහි කොටසක් පමණි.

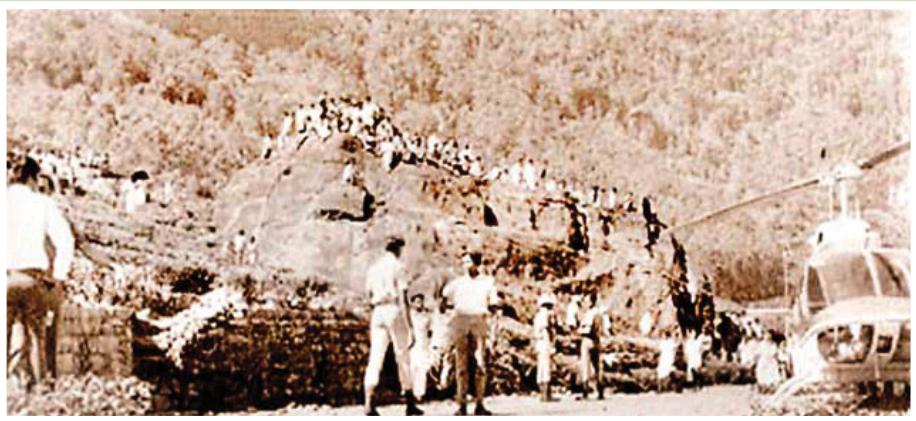
සවස තුන පමණ වන විට පිරිස නැවත කදු පාමුලට එන්නට සූදානම් වූහ. එහෙත් කදු මුදුනට ලාභ වූ මග ඔස්සේ නැවත බැසිය තොහැකි වූයේ බැවුම හේතුවෙන් පහළට ලිස්සා යාහැකි

නිසාවෙන් හා ඉහළින් ඇති ගල් පහළට කඩා වැට් අනතුරු සිදුවීමට ඉඩ තිබූ නිසාවෙනි. එහෙයින් පහළට බැසිමට වෙනත් මගක් තනාගත යුතු විය. මදින් මද පහළට බසිනවිට දිය සිදි ගල්කුල් පැදුණු දිය පහරක් ඔවුනට හමුවිය. එම වියුලුණු දිය පහර ඔස්සේ කදු පාමුලට ලාභය හැකි විය.

කදු මුදුනට පිවිසි හමුදා හට පිරිස් සිහිවනයක් ලෙස තඩා ගැනීම සඳහා කදුවුරට ගෙනයාහැකි කිසිවක් පිළිබඳව විමසිලිමත් වූහ. ඔවුන්ගේ නෙත ගැලුණේ ගුවන් යානයෙන් ගැලවී හිය එන්ඡමකි. අවට වනයෙන් ගස් කදන් කිපයක් ප්‍රකාශන් ඔවුන් එම පොලු ආධාරයෙන් එන්ඡම කදු පාමුලට ගෙන එන්නට සමත් වූහ. තවත් පිරිසක් යානයේ ඉදිරිපස රෝද යුගලය කරගසා ගත්හ. ටොන් ගණනක් බරති මෙම යන්ත් කොටස් මහත් දුෂ්කර මගක් ඔස්සේ ගෙන එන්නට තරම් මේ හට පිරිස දෙධරියසම්පන්න වූහ. විවෙක උරමතින්ද බැවුම් සහිත තුම්සේ පෙරලමින්ද කදු පාමුල කරා ගෙන ආහ.

කළ පෙටිරිය සොයා ගැනුණේ ගුවන් අනතුර සිදුවී දින අවකට පසුවය. ලුතිනන් විපුල් බොනේප්, ලුතිනන් බිඩිලිවි. රු. ප්‍රනාන්ද, ලුතිනන් දයා සෙනරත්, ලුතිනන් වන්දුපාල, රු. පී. ඇස්. පෙරේරා, වයි. ඒ. දිසානායක, කෝපුල් ඩී. පී. ඩී. විනාරණ, ජී. කේ. ජයනෙත්ති, බිඩිලිවි. ඒ. වන්දුසේන සහ සුසිල් කැබරාල් යන කළ පෙටිරිය සොයා මෙහෙයුම දියත් කළ හමුදා නිලධාරින් හා හට පිරිස දුෂ්කර

කළපෙටිරිය කුමන ආකාරයේ වස්තුවක්ද යන්නත් ගුවන් යානයක



'අපේ කණ්ඩායමට දෙවනි වරටත් කන්ද තරණය කරන්නට සිදු වුණා' යැයි පැවසු බ්‍රිගේඩ්‍රීවරයා අපි ආයෝගත් ඉස්සේල්ල ගිය පාරෙන් කඳ මුදුනට ගිය. ඉවසිය නොහැකි දුර්ගන්ධය හා ගානයෙන් ගැලු ඉන්ධන ගඳ මැද්දේ පිරිස ඇලුම්නියම් පරි විකතු කරන්නට පටන් ගත්තා. ඒවා හැම තැනම විසිරි තිබුණා. ගස් මුදුන්වල, අතු ඉතිවල, ගුවන් ගානයේ සුන්ඩුන් ඇතුලේ හැම තැනකම තිබුණා ඇලුම්නියම් පරි කුඩා මැව්වලට විකතු කරගෙන පහසුව ගෙන ආචා යනුවෙන් පැවසු බ්‍රිගේඩ්‍රීවරයා ඒවා සියල්ල අප සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට බාර දුන්නා යැයි ද පැවසිය.

ගෙනකින් පසු නැවතන් තමන් නවාතැන් ගෙන සිටි කදු පාමුල පිහිටි කුඩා පාසල වෙත පැමිණියා.

ඉතිනන් විපුල් බොතේපූරුෂ ඇතුළු පිරිස මෙම මෙහෙයුම සදහා යොදා ගැනීමට මුළික වුයේ මෙම නිලධාරීන් ගෙල්ලා සටන් කුම හා වනාන්තර ජීවිතය පිළිබඳව මතා පුහුණුවක් ලද නිලධාරීන් පිරිසක් වූ බැවිනි. මිනිසුන් පා නොතැබූ සංකීර්ණතා කදු වළල්ලට මායිම් වූ සනා වනාන්තරයේ මෙහෙයුම ඔවුන් විසින් ඉටු කරන ලදී. 'අපි සියලු දෙනාම දැඩි වෙහසට පත්ව සිටියා. ඒත් අපෙන් බලාපොරොත්තු වූ මෙහෙය ඉටුකරන්නට හැකිවීම පිළිබඳව සියලු දෙනා තුළ තිබුණේ දැඩි සතුවක්. දැඩි වෙහස වගේම දැඩි දුර්ගන්ධයක් අපේ නාස්පුඩා ඇතුලේ හිරවෙලා වගේ තිබුණා. ඒ කදු මුදුනේදී අපේ ඉහ මොලවලට ඇතුල් වෙලා තිබුණා කඩු වී ගිය මළ සිරුරුවලින් ආප්‍ර දුගද මෙගේ අමත් තැවරුණු මළ සිරුරක අතුණුභන් සහ ඕනෑම ඒ

වෙළාවෙ වැළ් කොළ ගොන්නකින් පිසදා ගත්තන් එම දුර්ගන්ධය මෙගේ සිරුර පුරාම තිබුණා. අපි නතරවෙලා සිටියේ කදු පාමුල පිහිටි කුඩා පාසලක. දෙසුම්බර් නිවාඩුව නිසා පාසල වසා තිබුණ් විදුහල්පතිවරයා එහි සිටියා. ඔහු අපිට බොහෝ උපකාර කළා. පාසලට පැමිණි ගෙන් අපි කළේ අසල තිබු දිය එළ්ලකට ගොස් දුර්ගන්ධය නැතිවන තෙක් නා ගැනීමයි. කොපමෙන් සබන් යෙදුවත් මෙගේ තියපොතු ඇතුලේ තිබු දුගද නැතිවුණේ නැහැ. ඒක නැති වුණේ අප සමග සිටි වෙදා බලකායේ සෙබලකු ඇමෙරියම් හයිඩුක්සයිඩ් දාවණයෙන් මෙගේ ඇගිලි පිරිසිදු කළාට පසුවයි' යනුවෙන් බ්‍රිගේඩ්‍රීවරු විපුල් බොතේපූරුෂ මහතා එදා සිදුවීම සිහිපත් කළේය. එය පවසනා විට ඔහුගේ මුහුණේ ඉරියවිවල ද ඔහු එදා දෙ අත්දැකීම සනිටුහන් වී තිබිණි.

තමන් සොයා ගත් කළ පෙටියේ කොටස ලුතිනන්වරයා සිය අනුදෙන

නිලධාරියා වූ කරනල් තම්බිරාජාට බාර දුන්නේය. කළ පෙටියේ සොයාගත් කොටස තැලී, පොවිවී, ඇතුරි තිබිණි. පසුදින එවක සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සහකාර අධ්‍යක්ෂවරයා වූ බොනල්ඩි රෝසා මහතා එම කොටස පරීක්ෂා කිරීම සදහා පැමිණියේය.

මේ වන විට ගුවන් අනතුර පිළිබඳව දෙස් විදේස් කණ්ඩායම් දොළනක් පරීක්ෂණ ආරම්භ කොට තිබුණි. මුවන්ගේ මුලික සොයාබැලීම අතර ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් පරායට ඇතුළු වූ අවස්ථාවේ පැවති කාලගුණික තත්ත්වය, කුවුනායක ගුවන් තොටුපලල් පාලක මැදිරිය හා ගුවන් තියමුවා අතර පැවති කතාබහ, ගුවන් තියමුවාගේ සොබා තත්ත්වය, වැනි කරුණු ප්‍රධාන වූයේය.

කන්දේ හැපුණු ගුවන් යානය

බොනල්ඩි රෝසා මහතා හමුදා නිලධාරීන් විසින් සොයාගත්තා ලද කළ පෙටියේ කැබලි පරීක්ෂා කළේය. එහෙත් ගුවන් අනතුර පිළිබඳ හෝඩුවාවක් සපයා ගත හැකි හඩපය එහි නොවිණි. නිලධාරීන්ගේ වෙහසට සිය ප්‍රණාමය පළ කළ රෝසා මහතා පරීක්ෂණ සදහා අවශ්‍ය වන්නේ එම කළ පෙටිය තුළ තිබු හඩපය බවත්, එය සොයාගත යුතු බවත් නිලධාරීන්ට පැහැදිලි කර දුන්නේය. ගුවන් යානය සාමාන්‍යයෙන් පැයට සැකුප්පම් 300ක 400ක පමණ වේගයෙන් පැමිණ කදුවැටියේ ගැටීම නිසා කළ පෙටියට දැඩි ලෙස හානි පැමිණ ඇති බවත් එහි තිබු හඩ පෘය වෙනත් දිසාවකට විසිවී හෝ දැවී ගොස් ඇතැයි තමා සිතන බවත් මහු ප්‍රකාශ කළේය.

තම කුලිසම් සාක්ෂුවෙන් ඇලුම්නියම් පැවතියක් පිටතට ගත් ඔහු තමා සොයාන්නේ මෙවන් පැවතියක් බවත්, එය කදු මුදුණේ කොතැනක හෝ ඇති බවත්, එම පැවතිය සොයාගත හැකිනම් පරීක්ෂණවලට මහගු සහයක් වන බවත් වැඩිදුරටත් පවසා සිටියේය.

'අපේ කණ්ඩායමට දෙවනි වරටන් කන්ද තරණය කරන්නට සිදුවුණා'

පැයි පැවසු ව්‍යිගේඩියරටරයා අපි
 ආයෙමත් ඉස්සෙල්ල ගිය පාරෙන්
 කදු මූදුනට නියා. ඉවසිය තොහැකි
 දුරගන්ධය හා යානයෙන් ගැලු
 ඉන්ධන ගද මැදෑදේ පිරිස ඇශ්‍රුම්නියම්
 පරී එකතු කරන්නට පටන් ගත්තා.
 ඒවා හැම තැනම විසින් තිබුණා. ගස්
 මූදුන්වල, අතු ඉතිවල, ගුවන් යානයේ
 සුන්ඩුන් ඇතුළේ හැම තැනකම තිබුණු
 ඇශ්‍රුම්නියම් පරී කුඩා මළවලට එකතු
 කරගෙන පහළට ගෙන ආවා. යනුවෙන්
 පැවසු ව්‍යිගේඩියරටරයා ඒවා සියල්ල අප
 සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට
 බාරුදුන්නා යැයි ද පැවසිය.

පරික්ෂකයන්ට කිසියම් නිගමනයකට
එළඹින්නට හැකි එකම සාක්ෂිය
වුයේ ගුවන් යානයේ ප්‍රධාන තියුල්වා
අවසන් වරට කුටුනායක ගුවන් පාලක
මැදිරිය හා කළ සංචාරය ඇතුළත් හඩ
පටයෙන් පමණි. පරික්ෂණ නිමාවන
තෙක් එම හඩපටය සිල් තබා ආරක්ෂා
කෙරුණේ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් පාලක
මැදිරියේ අතපසු විමකින් අත්තුර
සිදුවුවායැයි කිසියම් දෝෂාරෝපණයක්
එල්ල වුවහොත් එයට ප්‍රතිචාර දැක්වීම
සඳහාය.

මාලින් එයාර් ගුවන් යානය අනතුරට
ලක් වූ දිනයේ ගුවන් තොටී පාලක
මැදිරිය හාරව සිටියේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල්
ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන
ගුවන් ගමන් පාලක වී. සරවත්හවන්
මහතාය. පරික්ෂකයන් හමුවේ මිහු
ඒදා මෙලෙස ප්‍රකාශකොට සිටියේය.
'එදින රාත්‍රි 10.15ව මාලින් එයාර් ගුවන්
යානයක් කුවුනායකට පැමිණීමට
තියෙන්ත්ව තිබූණා. ඉන්දීසියාවේ සිට

පැමිණෙන සැම ගුවන් යානයක්ම පැමිණෙන්නේ එකම ගුවන් මාරුග යක. ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සිනැම යානයක් අපේ ගුවන් ප්‍රදේශයේ අංශක 92 දී පාලක මැදිරියට හසුවෙනවා. මෙම ගුවන් යානයත් ඉහත සඳහන් ප්‍රදේශයේ දී අපේ පාලක මැදිරිය භා සම්බන්ධ වූණා. කටුනායකට සැතපුම් 150ක් පමණ දුරක දී යානයත් පාලක මැදිරියත් අතර ඉතා නොද සබඳතාවක් තිබූණා. මේ අවස්ථාවේදී ගුවන් නියමුවා ප්‍රකාශ කළේ තමන් නාවුක සැතපුම් 14ක් ඇතින් සිටින බවයි. ඒ අතර යානය කටුනායක ගුවන් තොවපළට ලැබාවීමට මිතින්තු තුනක් තිබියදී යානයත් පාලක මැදිරියත් අතර වූ පණිවුබ ඩුවමාරුව නතර වූණා. මේ මොනොත් පාලක මැදිරිය ගුවන් යානය සමඟ තිබූ සබඳතාව බිඳුවැම්

සිදුවූයේ ඇයිදියී සොයා බැලුවා.
10.30 පමණ වන විට ගුවන් අනතුර
පිළිබඳව අපට දැනගත හැකි ව්‍යුණා.
මා එදින රාත්‍රී කළ සොයාබැලුම්වලට
අනුව අනතුර සිදුවූයේ ගුවන් යානය ඒ
මොහොතේ තිබූ ස්ථානය පිළිබඳව කළ
වැරදි ප්‍රකාශය නිසා බව පෙනී ගියා.
පාලක මැදිරියෙන් කිසිදු වරදක් සිදු
වූයේ තැහැළු.

අනතුර සිද්ධාච්ච රාජීයේ වළාකුල්වලින් තොර පැහැදිලි අහසක් තිබිණි. තරුකෙටට පිරි තිබුණු අහස මිදුමින් ද තොර වූයේය. සංග්‍රහ කන්‍යා කළුවටැරිය ඔබිබෙහි වූයේ ලක්ෂපාන ජලායයයි. ඒ අසල වූ පොල්පිටියේ සමනල ජල විදුලි බලාගාරයේ පහත් කණුවල විදුලි බුබුල දැඟ්වෙමින් තිබිණි. විය අහසේ සිට දකින්නකුට හැණු යන්නේ ගුවන් තොටක බාවන පටයක් මෙහි. නියමුවා විම පහත් කණු කටුනායක ගුවන් තොටේ විදුලි ආලෝකය ලෙසත්, ලක්ෂපාන ජලායය විහි බාවන පටය ලෙසත් වැරදියට වටහා ගන්නට ඇති බව තුළුවේ වරයා පැවසිය. මාරින් එයාට ගුවන් යානය අනතුරට ලක්වූ කාලයේ ශ්‍රී ලංකාවේ උර්ඩා පද්ධතිය අඳ මෙන් සියුම් ලෙස නිර්න්දිතාරුව තැන හැති තුළා නෙවායි.



පර්වතය මත පහළ සිට ඉහළට තියුණු ලෙස කැඩී ගිය සලකුණක් ඇදී තිබේ. එයින් පැහැදිලි වූයේ යානයේ වම් පස තවුව කළගලේ ගැටී කැඩී ගොස් ඇති බවය. එම සලකුණ පහළ සිට ඉහළට කැඩී ගොස් තිබූ අයුරින් නිගමනය කළ හැකි වූයේ නියමුවා වැරදි ස්ථානයක යානය පහත් තිරිමට උත්සාහ දරා ඇති බවත් අනතුර පිළිබඳව ඉව වැශ්‍යා විතස ඔහු යානය ඉහළට ඔසවන්නට තැත් කර ඇති බවත් එහිදී වම් තවුව පර්වතයේ ගැටී පානය කළ නොහැකි වූ යානයේ ඉදිරිපස අතෙක් පර්වතයේ ගැටී ඇති බවත්ය.

අනතුර සිදුවූ රාත්‍රියේ වළාකුවවලින් තොර පැහැදිලි අභසක් තිබේ. තරුකැට පිරි තිබුණු අභස මිදුමින් ද තොර වූයේ. සප්ත කන්‍යා කළුවටිය ඔබෙහි වූයේ ලක්ෂපාන ජලායයයි. ඒ අසල වූ පොල්පිටියේ සමනල ජල විදුලි බලාගාරයේ පහන් කණුවල විදුලි බුබුල දැල්වමින් තිබේ. එය අභස් සිට දැකින්නකුට හැඟී යන්නේ ගුවන් තොටක ධාවන පරායක් මෙති. නියමුවා මත පහන් කණු කටුනායක ගුවන් තොටේ විදුලි ආලෝකය ලෙසන්, ලක්ෂපාන ජලායය එහි ධාවන පරාය ලෙසන් වැරදියට වටහා ගන්නට ඇති බව බ්‍රිගේඩ්බ්‍රුවරයා පැවසිය. මාරින් එයාර් ගුවන් යානය අනතුරට ලක්ෂා කාලයේ ශ්‍රී ලංකාවේ රේඛාර පද්ධතිය අද මෙන් සියුම් ලෙස තිරික්ෂණය කළ හැකි ඒවා නොවේ. එවක තිබුණේ බ්‍රිගේඩ්බ්‍රු රේඛාර සහ වේදර් රේඛාර පමණි. වඩා උසස් රේඛාර පද්ධතියක් අපට ලැබුණේ 1976 නොබැඳි සමුළුව පැවති කාලයේය.

කළපෙටියේ හඩපට කැබලි සොයා බාර දුන් දිනට දින දෙකකට පසු රේඛා මහතාගෙන් කරනල් තම්බිරාජා මහතාට දුරකථන අමතුමක් ලැබේ. ඔහු විමසා සිටියේ කළ පෙටිය සොයාගත් කණ්ඩායම එම කොටස්වලට අමතරව ගුවන් යානයේ වෙනත් කිසියම් කොටසක් රෙගෙන පැමිණියේද යන්නයි. ගුවන් යානයේ එන්ජිමක් හා ඉදිරිපස රෝද යුගලය ගෙන ආ බව ඔහු පැවසිය. කඩිනමින් ඒවා තොළඹට රෙගෙන එන්ඨැයි රේඛා මහතා ඉල්ලා සිටියේ පරික්ෂණ සඳහා ඒවා ඉතා වැදගත් යැයි පවසිමි. එම කොටස් කාලය ගෙන යාම පැවරුණේ ද

ශ්‍රීතිනන් බොතේෂ්‍රටය. ඔහු ඒවා ලොරු රථයක පටවාගෙන කොළඹට රෙගෙන ගියේය.

‘මම ඒවා රෝසා මහතාට බාර දුන්නා. මෙම කොටස් පරික්ෂණවලට වැදගත් වන්නේ කොජේදියි මම ඔහුගෙන් විමසා සිටියා. එවිට ඔහු කිවා නියමුවා ගුවන් යානය අනතුරට පත් ප්‍රදේශයේ ගොඩඩාමට උත්සාහ දරා තිබේදියි යන්න මෙම රෝද යුගලයෙන් සොයා ගත හැකි බව. යානය ගොඩඩාස්වීමට ඔහු උත්සාහ දරා තිබුණා නම් එම රෝද යුගලය පහළට වැටී අගුලකින් සිර වන බවත් මෙම රෝද යුගලයේ එම අගුල වැටී ඇත්තම් අනිවාර්යයෙන්ම නියමුවා එම ස්ථානයේ යානයේ ගොඩඩාමට උත්සාහ දරා ඇති බව පැහැදිලි වන බවත් රෝසා මහතා ප්‍රකාශ කළා’.

ගුවන් අනතුර ඇසින් දුටු තිබරන් වතුයායේ කම්කරුවන් පවසා සිටියේ එම යානය අතින් ඇල්ලීමට හැකි තරම් පහළින් ගෙන් කළ බවය. විනාජ වූ යානයේ එවක වටිනාකම බොලර් කොට් 02ක් වූයේය. මගින් ද සමග එය බොලර් කොට් කෙට රක්ෂණය කොට තිබේ. එහි කාර්ය මණ්ඩලය 09 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වූයේය. ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවා වූයේ හෙනරික් ලැම් මහතාය. ඔහු පළපුරුදු නියමුවකු විය. සහාය නියමුවන් වූ ආර්. ඩොලාමිසා, ඒ. ඒ. විශ්නන්ඩ් සමග ගුවන් සේවිකාවන් වූ හෙනරිකා වැන්ලැම්බර්ග්, රිච්ටේ වැන් හැම්බර්ග්, විවිසා වැන් බි කුමා, ගුණ්ග්‍රීඩ් වැන්බ්‍රිල්ල සහ හෙවි බොගේල්ස් සෙසු කණ්ඩායම විය. එහි ගමන්ගත් 191

දෙනාගෙන් 74 දෙනෙක් කාන්තාවේ වූහ. අනතුරින් මියගියවුන්ගේ සිරුරු කොටස් ඉස්ලාම් ආගමානුකුලව මිලින් කෙරිණි. බෙහෙවින් තරක් වූ ඇතැම් මළයිරුරු ගැමියන් විසින් කදු මුදුන්න් නොගැඹුරු වෘවල පැදුරු කැබලිවලින් ඔතා වළ දමා තිබේ. ඇතැම් සිරුරු වන සැතුන් විසින් කා දමා තිබේ. 25 හැවිරිදි ගුවන් සේවිකා හෙන්රිකා වැන්ලැම්බර්ග්ගේ සිරුරු ඇගේ පෙම්වතා විසින් හඳුනා ගත්තේ දත්ත පරික්ෂාව ඇසුරිණි. ඔහු එම සිරුරු මිලන්දයට ගෙන ගියේය.

ඡ්‍රීති කාලයට එක් වරක් හෝ මක්කම වැදුපුදා ගැනීම සැම ඉස්ලාම් හක්තිකයකුගේම සිහිනයකි. එදා මාරින් එයාර් ගුවන් යානයේ ගමන්ගත් ඉස්ලාම් හක්තිකයන් 182 දෙනාගෙන්ම අරමුණ වන්නට ඇත්තේ එම සිහිනය සැබැ කර ගැනීමය. එහෙත් ඔවුන් නොදන්නා රටක මිහිද්න් වූයේ එවක ලොව දරුණුතම ගුවන් යානා අනතුරට මුහුණ පාමිනි. ගුවන් නියමුවා තවත් අඩ් 30ක් පමණ ඉහළින් ගමන් කළා නම් එම හයානක අනතුරින් ඡ්‍රීති 191ක් ගෙවා ගත හැකිව තිබුණේ යැයි ද නියමුවාට නිවැරදි දුර ගණනය කරගත නොහැකි වීම එම ඩිඩ්වාවකයට හේතුවිය හැකි යැයි ද බ්‍රිගේඩ්බ්‍රු විපුල් බොතේෂ්‍ර වැඩු යුතුවත් පැවසිය.

ලංකාදීප පුවත්තන ඇසුරිණි.

සටහන ප්‍රියන්ගන් සුරේජ් ද සිල්වා ජායාරැජ - ජයමාල් වන්දුසිරි

<http://www.lankadeepa.lk/index.php/articles/211560>

ඡ්‍රීති කාලයට වික් වරක් හෝ මක්කම වැදුපුදා ගැනීම් සැක්ම ඉස්ලාම් හක්තිකයකුගේම සිහිනයකි. විදා මාරින් වියාර් ගුවන් යානයේ ගමන්ගත් ඉස්ලාම් හක්තිකයන් 182 දෙනාගෙන්ම අරමුණ වන්නට ඇත්තේ වීම සිහිනය සැබැකර ගැනීමය. විහෙත් ඔවුන් නොදන්නා රටක මිහිද්න් වූයේ එවක ලොව දරුණුතම ගුවන් යානා අනතුරට මුහුණ පාමිනි. ගුවන් නියමුවා තවත් අඩ් 30ක් පමණ ඉහළින් ගමන් කළා නම් එම හයානක අනතුරින් ඡ්‍රීති 191ක් ගෙවා ගැනීම හැකිව තිබුණේ යැයි ද නියමුවාට හේතුවිය හැකි යැයි ද බ්‍රිගේඩ්බ්‍රු විපුල් බොතේෂ්‍ර වැඩු යුතුවත් පැවසිය.

ଆଜିଯାନୁ କଲାପୀଯ କଂତରଣ ଦେବା କମ୍ପ୍ଲିକ୍ 2014

ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା କଂତରଣ ଦେବା ଆଯତନଯ ବିଜିନ୍ ସଂବିଧାନଯ କରନ୍ ଉଦିନ ଆଜିଯାନୁ କଲାପୀଯ କମ୍ପ୍ଲିକ୍ ପାଞ୍ଜାରିଙ୍ ମେଡି ମେସ ୦୫ ବିନାଟା କୋଲାଇ ଜିନମନ୍ ଗ୍ରେନ୍ଡି ହୋଲ୍ଡର୍‌ଲେ ଦୈ ରତ୍ନବ୍ରାକୁରାରାଯେନ୍ ଆରମ୍ଭିତ ବିଜ. ବେଦିକାରିଙ୍କଟେ ପ୍ରଧାନ ଆରାଦିତ ଅମୃତ୍ତନ୍ ବିଜେନ୍ଦ୍ର ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା ଅମାତନ ପିଣ୍ଡାଂକର ପଦ୍ୟରଠ୍ରେ ମେତିରୁମା କମହାତି ବି ଅତର ମେଯ ତେଲିନଙ୍କୁ ପ୍ରଧାନ ପାଇସନ୍ତିରେଣ୍ଟିରୁ.

ମେମ ବେଦିକାରିଙ୍କ କରନ୍ ଉଦ୍ବ୍ଲିତେ ଜୀ/ସ ରୁହନ୍ ତୋରିପାଳ କମ ରୁହନ୍ ଦେବା (ଶ୍ରୀ ଲଙ୍କା) କମାଗମ ବିଜିନ୍.

ମେମ ଅବହିତାବ କମହା ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା ନିଯେତନ ଅମାତନ ତିତାରନ ରୁଣ୍ଟାଵରିଦିନ ମେତିରୁମା, ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା ଅମାତନୁଙ୍କ ଲେକମି ବେଲ୍ଦା ରଲ୍ୟୁନ୍ ରେବେରେ, ତାତନନ୍ତର ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା କଂବିଧାନଙ୍କେ ଆଜିଯାନୁ କଲାପୀଯ ଅଧିକାରୀ ଅରଣ ମେତ୍ର, ରୁହନ୍ ତୋରିପାଳ କମ ରୁହନ୍ ଦେବା କମାଗମେ କମାପତି ପ୍ରକଳ୍ପନ ବିକାଶକାରୀ, ଜିଲ୍ଲେ ରୁହନ୍ ଦେବା ଅଧିକାରୀଙ୍କେ କମାପତି ପ୍ରକଳ୍ପନ ପ୍ରଦାନ କରିବାକି ବିଧାଯକ ନିଲଦାର କରିଲ ବିନ୍ଦୁଙ୍କେନ, ମିନିନ୍ ଲଙ୍କା ରୁହନ୍ କମାଗମେ କମାପତି କମ ପ୍ରଦାନ ବିଧାଯକ ନିଲଦାର ନିକାନ୍ତ ରଣ୍ଟାନୁଙ୍କ ଘନ ମହନ୍ତିରଙ୍କେ ଆଜନ୍ତାରେ ଦେଖିଯ ବିଦେଶୀ ଆରାଦିତ ଅମୃତ୍ତନ୍ ରେସକ୍ କମହାତି ବିଜ.



ගුවන් සේවා කරමාභතයෙන්
 අහෙකුත් කරමාභත හා
 වෙළුද් ව්‍යාපාර මෙනම
 ව්‍යවධායීකරණයට
 නිර්ණතරයෙහෙම ලක්
 වේ. අද පවතින
 තරගකාරී ස්වභාවයන්
 පාරිභෝගික දැනුවත්කමෙන්
 ආදී කරුණු හේතුවෙන්
 ලාභඥී ව්‍යාපාරයක්
 ලෙස ගුවන් කරමාභතයෙන්
 පවත්වාගෙන යාමට නම්
 ව්‍යවධායී අලේව් උපායෝරාග
 ත්‍රියාතමක කළ යුතුව
 ඇතේ. ගුවන් සමාගම් එකව
 සන්ධානගත වීමද මෙවන
 උපායෝරායෙක් ලෙස
 දැක්විය හැක. 2014 මැයි
 මස 1 වන දින සිට 'ශ්‍රී
 ලංකාන්' ගුවන් සමාගම ද
 ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන්
 සමාගම්වල සන්ධානයක් හා
 සන්ධානගත වී ඇති බව
 බ්‍රංඩ ව්‍යවධායීක ප්‍රස්ථාන
 දැක්වා ඇත්තා ප්‍රාග්ධනවල ඇති
 බ්‍රංඩ ව්‍යවධායීක ප්‍රස්ථාන
 දැක්වා ඇත්තා ප්‍රාග්ධනවල ඇති
 සන්ධානගත වීමකින් ගුවන්
 සමාගමට ආරථික වාසි
 සැලකෙනවා මෙනම මගින්ව
 ද ව්‍යවධායීක වාසි සැලකේ. අවාසි
 ද නැතිව ම නොවේ.



ඡායාරූප: ගුවන් තොටුපළ මාධ්‍ය ඒකකය

වන්වර්ල්දි one world

ඉජාර ගුණවර්ධන



ගුවන් සේවාවන් සන්ධානගත වීම අද රැයි කිදුවූ දෙයක් නොව 1930 දැකු දක්වාම ද්‍රවයන්නෙකි. මුලින් ම ගුවන් සේවා සන්ධානයක් ඇති කර ගනු ලබන්නේ Panair do Brasil සමාගම සහ එහිම මට්ට සමාගම වන Pan American World Airways යන සමාගම් දෙක ලිඛින් ඇමරිකාවේ ගමනාන්ත බෙදාගැනීම වෙනුවෙනි. ඉන් පසුව ක්‍රමයෙන් මෙම සන්ධාන වර්ධනය විය. සන්ධානගත වීම ගුවන් සමාගම් දෙකක් අතර හෝ රට වැඩි ගණනක් අතරේ සිදු විය හැක. දැනටමත් ගුවන් සමාගම් දෙකක් අතර

බොහෝ සන්ධාන ඇති වී තිබේ. Codeshare යනුවෙන් හඳුන්වන මෙම ක්‍රිඩා සන්ධාන මගින් ගුවන් සමාගම් දෙක තම මෙහෙයුම් ගමනාන්ත බෙදාගැනීමක් සිදු කරනු ලබන අතර උදාහරණයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් (SriLankan) ගුවන් සමාගම එටිහාඩ් (Etihad) ගුවන් සමාගම සමග එල්සි ඇති මෙවන් ගිවිසුමක් නිසා දකුණු අප්‍රිකාවට එටිහාඩ් ගුවන් යානයක ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම් ගුවන් විකට් පත්කින් ගමන් කළ හැක. දකුණු අප්‍රිකාවට සංස් ගුවන් ගමන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිදු නොකළද මෙම





ගෙවිසුම් නිසා අපහසුවකින් තොරව මගින් එම ගමනාන්තයට ගමන් කිරීමේ පහසුව සැලැසේ.

මෙවන් ගුවන් සමාගම් දෙකක් අතර ඇතිවන ගිවිසුම්වලට අමතරව ලොව බොහෝ ගුවන් සමාගම් එකට එකවි ගුවන් සන්ධාන කීපයක් ඇති කරගෙන තිබේ. ලොව ප්‍රධාන පෙළේ ගුවන් සමාගම් සන්ධාන තුනක් තිබෙන අතර ජ්‍යෙෂ්ඨ 'ස්ටාර් එලායනස්' (Star Alliance), 'වන්වර්ල්ඩ්' (oneworld), 'ස්කයි ටීම්' (Sky Team) යනුවෙන් දැක්විය හැක. මෙයින් විභාගම සන්ධානය වන්නේ 'ස්ටාර් එලායනස්' සන්ධානය වන අතර එහි පූර්ණ සාමාජික ගුවන් සමාගම් ගණන 26 වන අතර එම සමාගම්වල අනුපාථික ගුවන් සමාගම් ද 25ක් පමණ ඇති.

'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් සන්ධානය ගත් කළ එහි පූර්ණ සාමාජිකත්වය ගුවන් සමාගම් 15ක් වන අතර අනු සමාගම් 30 ක් පමණ ඇති. 'ස්කයි ටීම්' ගුවන් සන්ධානය ගත් කළ එහි පූර්ණ සාමාජිකත්වය 20ක්.

මෙසේ සන්ධානගත විම නිසා ගුවන් සමාගම්වලට අනෙකුත්තා වශයෙන් වාසි සැලැසේ. එක් වාසියක් වනුයේ ලොව විවිධ ප්‍රදේශ වල පිහිටි ගුවන් සමාගම්

සමග සන්ධානගත විම නිසා මෙහෙයුම් ගමනාන්ත ජාලයේ මෙහෙයුම් ගමනාන්ත ප්‍රමාණය ඉහළ යාමක් සිදුවීමයි. එතම් උදාහරණයක් ලෙස 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම 'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් සන්ධානය සමග සන්ධානගත විම නිසා එම සන්ධානයේ අනෙකුත් ගුවන් සමාගම විසින් මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබන ගමනාන්තවලට මෙහෙයුම් සිදුකරන ආකාරයෙන් අලෙවි කටයුතු සිදු කළ හැක. උදාහරණයක් ලෙස බ්‍රුසිලයට 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම මෙහෙයුම් සිදු තොකලද 'ඇමරිකන් එයාරුලයිනස්ස්' (American Airlines) ගුවන් සමාගම එම රටට මෙහෙයුම් සිදුකරන බැවින් අප ගුවන් සමාගමට බ්‍රුසිලයට ගමන් සිදුකරන ලෙස පෙනී සිටිමින් ගුවන් රික්ටි පත් විකිණීම සිදු කළ හැක. තවත් සරලව පැවසුවහොත් 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගමේ ගමනාන්ත ලෙස බ්‍රුසිලයේ ගුවන් තොටුපළ දැක්විය හැක.

මෙයට අමතරව ගුවන් සමාගම්වලට වියදුම් අඩුවීමක් ද සිදු වේ. කාර්යාල පොදුවේ හාවිත කිරීමට හැකි විම, නඩත්තු කටයුතු බෙදාගත හැකි විම ආදියන් ගුවන් තොටුපළවල කාර්යය

මණ්ඩල පොදුවේ හාවිත කළ හැකි විමත් විශේෂයෙන් වියදුම් අඩුකර ගැනීම් සඳහා උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැක.

මෙට අමතරව පාරිභෝගිකයින්ට ද විශේෂ ප්‍රතිලාභ ලබාගැනීමට හැකි විම විශේෂත්වයකි. විශේෂයෙන් මෙහෙයුම් වියදුම් අඩු වන නිසා අඩු මුදලකට සේවා ලබාගැනීමට හැකියාව ලැබේම මෙන්ම එක් ගමනාන්තයකට ඇති පිටතවීමේ වාර ප්‍රමාණයද සාපේක්ෂව වැඩි වේ. එමගින් මගියාට අතර මග ගුවන් තොටුපළවල ගත කිරීමට සිදුවන කාලය අඩුවේ. එමෙන්ම ගුවන් තොටුපළවල විවේක කාමර (Lounge) පහසුකම් ලබාගැනීමේ හැකියාව ඉහළ යයි. උදාහරණයක් ලෙස කටයුතාක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළලේ 'ශ්‍රී ලංකන්' ගුවන් සමාගම සතුවන විවේක කාමර මෙම 'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් සන්ධානයේ ගුවන් සමාගම් හා බෙදාහැඳු ගැනීමට හැකි වන බැවින් වෙනත් ගුවන් සමාගම්වල පැමිණෙන මගින්ටද එම පහසුකම් ලබා ගත හැකියා.

ගුවන් සමාගම්වල නිරන්තර ගුවන්

ගුවන් සේවාවන් සහඛාතගත වීම අද රියේ සිදුවූ දෙයක් නොව

1930 දැකකිය දක්වාම දිවයන්හෙති. මුලින් ම ගුවන් සේවා සහඛාතයක් ඇතිකර ගනු ලබන්නේ Panair do Brasil සමාගම

සහ විනිම මව් සමාගම වන Pan American World Airways යන සමාගම් දෙක ලිඛින් ඇමරිකාවේ ගමනාන්ත බෙදාගැනීම වෙනුවෙනි. ඉන් පසුව කුමයෙන් මෙම සහඛාත වර්ධනය විය.

ගමන්වල යෙදෙන මගින් උදෙසා ගමන් කරන දුර සඳහා ප්‍රසාද දීමනා (Frequent Flyer Programs) ලබාදීමට ගුවන් සමාගම් කටයුතු කරන අතර 'ම් ලංකන්' ගුවන් සමාගම් 'ග්ලයි ස්මීල්ස්' (FLY SMILES) වැඩසටහන දැක්වීය හැක. මෙම වැඩසටහන්වල ගමන් කරන දුර සඳහා ලකුණු එකතු වන අතර බොහෝ ලකුණු වූ පසු එවා ගුවන් සමාගමට ලබා දී ඒ සඳහා නොමිලේ ගුවන් විකවපත් හා වෙනත් සේවාවන් ලබා ගත හැක.

මෙම ගුවන් සහඛාත සමග එක් විමෙන් ඒ සහඛාතයේ ඕනෑම ගුවන් සමාගමක ගමන්කර මෙම ලකුණු එක ගිණුමකට එකතු කරගත හැකි අතර ඒ ලකුණු සහඛාතයේ ඕනෑම ගුවන් සමාගමක දී සේවාවන් ලබා ගැනීමට හාවිත කළ හැක. එය මගියාට සැලසෙන ප්‍රධාන වාසියකි.

මෙවන් සහඛාතගත වීමක දී අවාසි ද තැතුවම නොවේ. යම් මාරුගයක මෙහෙයුම් කරන්නේ එක් සහඛාතයකට අයන් ගුවන් සමාගම් පමණක් නම් ඔවුන්ට මිල ඉහළ දැමීම සිදු කළ හැක. එය මගියාට අවාසියකි. එමෙන්ම එක ගමනාන්තයකට පිටත්වීම් කිපයක් ගුවන් සමාගම් කිපයක් එකතු වී සිදු කරන්නේ නම් සහඛාතගත විමෙන් පසු මෙම වාර ගණන අඩු කිරීමට හැකියාවක් තිබෙන නිසා පිටත්වීම ගණන අඩුවීමෙන් මගියාට ලැබෙන පහසුව අඩුවේ. කෙසේ වෙතත් එය ගුවන් සමාගමට වාසියකි.



ම් ලංකන් ගුවන් සමාගම සහඛාතගත වී තිබෙන්නේ 'වන්වර්ල්ඩ්' නම් සහඛාතය සමග වන අතර එමගින් ගුවන් සමාගමට විශාල වාසියක් ලැබේ. විශේෂයෙන් ගුවන් ගමනාන්ත ප්‍රමාණය 1,000ක් දක්වා වැඩි වේ. තවද ලොව වටා සාමාජික ගුවන් සමාගම්වල 600ක් පමණ වන විවේක කාමර පහසුකම් ලබාගැනීමටත් මගියාට හැකි වේ. එය මගියාට වාසියකි.

'වන්වර්ල්ඩ්' ගුවන් සහඛාතය ආරම්භ වන්නේ 1999 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මාසයේ දී ය. දැනට මෙම සහඛාතයේ ප්‍රධාන කාර්යාලය ඇමරිකාවේ තිවියෝරක් නුවර පිහිටුවා තිබෙන අතර එයර් බලින් (Air Berlin), ඇමරිකන් එයර් ලයින්ස් (American Airlines), ව්‍යිට් එයර්වේස් (British Airways), කැනේ පැයිසිපික් (Cathay Pacific), රින් එයර් (Finn air), bnBhd (Iberia), ජපැන් එයර්ලයින්ස් (Japan Airlines), ලැන් එයර්ලයින්ස් (LAN Airlines), මැලේසියා එයර්ලයින්ස් (Malaysia Airlines), ක්වන්ටාස් එයර්වේස (Qantas), කාර් එයර්වේස (Qatar Airways), රෝයල් ජෝර්ජානියන් (Royal Jordanian), එස් 7 (S7 Airlines), ටැම් එයර්ලයින්ස් (TAM Airlines), සහ ම් ලංකන් එයර්ලයින්ස් (SriLankan) එහි සාමාජිකයින් වන අතර එම සමාගම් වල අනුබද්ධීත ගුවන් සමාගම් ද 30ක් පමණ ඇත.

2009 වර්ෂයේ දී එළඹි දස වන සංචාරයන් සමගම මෙම සහඛාතයේ වෙළඳ සලකුණ එමගින් වූ අතර එය ගුවන් සමාගම මිවලට කැමති නම් තම යානාවල පුදරිනය කළ හැකි විය. එම සලකුණෙහි මිටර 2ක් උස අකුරුවලින් සහඛාතයේ නම මුදුණය කරනු ලබන අතර යානයේ බඳෙහි පසෙකින් සලකුණ මුදුණය කරනු ලබයි. ගුවන් සමාගමේ නම කුඩා අකුරින් සහඛාතයේ නමට පහසුන් මුදුණය කරනු ලබයි. යානයේ පිටුපස කොටසේ සුපුරුදු පරිදි ගුවන් සමාගමේ සලකුණු මුදුණය කළ හැක.





භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද ගුවන් ගානා වලට කුමක් සිදුවේද?

ඉවත් යානයක් භාවිතයෙන් ඉවත් කළ පසු කුමක් සිදු කරයිද යන්න ඇප සැමටම පවතින ගැටළුවකි. 2020 වසර වන විට පවතින ගුවන් ගානා 12,000 ක් පමණ භාවිතයෙන් ඉවත් වේ යැයි ගණන් බලා ඇති අතර ඒ වෙනුවට නැවත මාදුලියේ ගුවන් ගානා එක් කිරීමට ද නියමිතය.

ව්‍යවහාර භාවිතයෙන් ඉවත් කරන ලද ගුවන් ගානා ගොඳා ගනීම්න් සිදු කරන ලද සුවිශේෂ නිර්මාණ කිහිපයක් මෙම රේප වල දැක්වේ.





How dead airplanes get a second life ?

Airplane crews have retirement plans, but disposing of retired airplanes is a bit more difficult. After all, you can't just chuck a 43,090-kilo airplane into a garbage can. With up to 12,000 aircraft likely to be decommissioned by 2020, according to the Aircraft Fleet Recycling Association (AFRA), and replaced by newer models, aircraft owners must find ways of dealing with the retirees.



මෙවර ගුවන්සර මගින් අප හඳුන්වා දෙන්නේ ඉතා පැරණි සිවිල් ගුවන් කරනුම් කන්ඩායමක් වන ප්‍රංශයේ බුරිලින් ජෙට් ගුවන් කරනුම් කන්ඩායමයි.

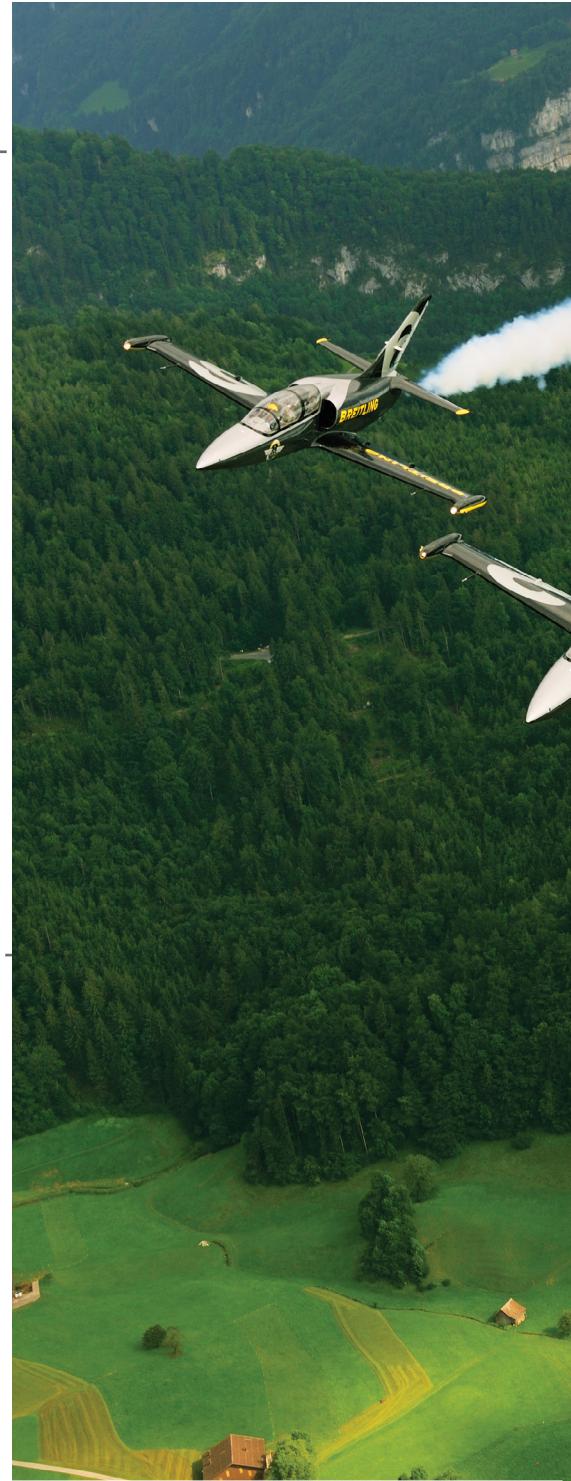
2003 වර්ෂයේදී නිල වශයෙන් අරමින කරන ලද Breitling Jet Team හි මූලස්ථානය ප්‍රංශයේ බිල්පොන් ප්‍රංශයේ පිහිටා ඇත. ඔවුනට Aero L-39 Albatros වර්ගයේ ගුවන් යානා 7ක් මොවුන් තම ගුවන් සංදර්ජන සඳහා යොදා ගැනී.

සාමාන්‍ය සංදර්ජන කාලය මිනිත්තු 18-20 වන අතර සැම වසරකම යුරෝපයේ සහ මැද පෙරදිග සංදර්ජන සිදුකෙරේ. මේ අමතරව මොව දැවැන්ත ගුවන් සංදර්ජන සඳහාද මොවුන් සහභාගි වේ. ප්‍රධාන අනුග්‍රහය දක්වන්නේ Breitling සමාගමය. සංදර්ජන සඳහා සුදු සහ දුම් පැහැයන් පමණක් භාවිත කිරීම මොවුන්ගේ විශේෂත්වයකි. සියලු ගුවන් නියමුවන් ප්‍රංශ ගුවන් හමුදා නියමුවන් වේ.

2003 වර්ෂයේදී ආරමින ව්‍යවද මෙම කන්ඩායමේ නියමුවා වන Jacques Bothelin හට ගුවන් කරනුම් ක්ෂේත්‍රය තුළ වර්ෂ 1982 දක්වා ඉතිහාසයක් ඇති අතර මූල Breitling Jet Team හි පියා ලෙස ද සැලකේ. අවුරුදු 16 දී පමණ ගුවන් නියමුවෙකු වූ Jacques Bothelin වර්ෂ 1970 දී ගුවන් සංදර්ජන සඳහා සහභාගි වේ ඇත. පසුව 1982 දී මූල තම මිතුයන් දෙමෙනකු සමග Apache නමින් ගුවන් කරනුම් කන්ඩායම ස්ථාපනය කර ඇත. CAP-10 වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් මේ සඳහා යොදාගෙන තිබිණ. මිහුගේ සුරතල් සුනඩයාගේ තම Apache බැවින් එම නාමය යොදා ඇත.

ඉන් පසු මවුනට 1984 දී Martini නම් ජනප්‍රිය මත්පැන් සමාගමක අනුග්‍රහකතවයක් ලැබේ ඇත. එම නිසා නාමය Patrouille Martini ලෙස වෙනස් කරමින් සහ තව SIAI Marchetti SF-260 වර්ගයේ ගුවන් යානා හාවිත කරමින් ඉහත Martini සමාගමට ආවේණික වර්ණයන් හා සලකුණු ආලේපනය කර ඇත. නමුත් වර්ෂ 1990 දී පමණ ප්‍රංශයේ එම මත්පැන් වර්ගය තහනමකට ලක්කර

ඇත. එබැවින් ගුවන් කන්ඩායමේද ක්‍රියාකාරකම් තාවකාලිකව නතරව ඇත. ඉන් අනතුරුව 1991 වර්ෂයේදී ඔවුනට ECCO නම් සමාගමකින් අනුග්‍රහකතවයක් ලැබේ ඇති අතර කොළ සහ සුදු පැහැනි PC-7 වර්ගයේ ගුවන් යානා සමග කන්ඩායම Patrouille ECCO ලෙස නමිකර ඇත. පසුව ECCO සමාගම වෙනත් සමාග මක් සමග එකාබද්ධවීම හේතුවෙන් Patrouille Adecco නමින් නැවතත් කන්ඩායම නමිකර ඇත.



BREITLING JET TEAM

අභ්‍යන් පෙට්ටිගෙ



නැවත 1999 වසරේදී සාර්ථක වූ Jacques Bothelin තමන්ගේම සමාගමක අනුග්‍රාහකත්වය යටතේ Apache Aviation Team නමින් කණ්ඩායම නම් කර ඇත.

කෙසේ වෙතත් 2001 වසරේදී ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමේ සාර්ථකත්වය දුලු එරට Algerian නමැති සම්බන්ධ සමාගමක් අයන් Khalifa නම් සමාගමක් ඔවුනට අනුග්‍රාහකත්වය ලබාදී

ඇත. පසුව වර්ෂ 2002 මාර්තු මස Khalifa Jet Team නමින් කණ්ඩායම නම්කර සියලුම PC-7 වර්ගයේ ගුවන් යානා ඉවත්කාට නවතම L-39 වර්ගයේ ජේට් යානා දෙකක් මිලට ගෙන ඇත. නිල් සහ කහ වර්ණයෙන් ආලේපනය වූ එම ගුවන් යානා මගින් ප්‍රථම සංදර්ජනය 2002 මැයි මස සිදුකර ඇත. 2002 වසර අවසානයේදී දී තවත් ගුවන් යානා දෙකක් මිලට

ගෙන ඇති මුවනට 2003 වසරේදී Khalifa හි අනුග්‍රාහකත්වය අනිම්ව ඇත. ඇතිව තත්ත්වය හේතුවෙන් කණ්ඩායමේ නායක Jacques Bothelin හට අනුග්‍රාහකත්වයක් ලබාගැනීමට සුදුසු සමාගමක් සෙවීමට සිදුවූ අතර Jacques Bothelin ගේ වාසනාවකට 2004 දී ලෝක ප්‍රසිද්ධ ස්විට්සර්ලන්ත Breitling සමාගමේ අනුග්‍රාහකත්වය ලැබේ ඇත.



ඉන් පසුව කණ්ඩායම් නාමය Breitling Jet Team ලේස නම් කොට ඇත. සියලු ගුවන් යානා Breitling සමාගමේ වර්ණ වන තිල් සහ කහ වර්ණයෙන් සමාගම් ලාංඡනය සමග ආලේපනයකාට ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවද 7ක් දක්වා ඉහළ දමන ලදී. 2010 දී යානාවල වර්ණය කළ සහ අල පැහැයට කණ්ඩායමේ නව ලාංඡනයක් සමග වර්ණගත්වා ඇත.

2012 වසරේ සැප්තැම්බර් මස 12 වන දින බෙල්ජියම් ගුවන් හමුදා මූලස්ථානයක සිදුකරන ලද සංදර්ජනයක ද මුළුන්ගේ එක් යානාවක් අනතුරට පත්ව ඇති නමුත් ගුවන් නියමුවා යානයෙන් ඉවත්ව දිවි ගලවාගෙන ඇත.

දැනට භාවිත වන Aero L-39 Albatros ගුවන් යානය යුතු පුහුණු වර්ගයේ යානා වේ. යානයේ දිග මිටර් 12.13ක්ද උස මිටර් 4.77 ක්ද කටු අතර පරතරය මිටර් 9.46 ක්ද වේ. උපරිම වේගය පැයට කිලෝමිටර් 750 කි.





2002 මාර්තු මස Khalifa Jet Team නමින් කණ්ඩායම නමිකර සියලුම PC-7 වර්ගයේ ගුවන්යානා ඉවත්කොට නවතම L-39 වර්ගයේ ජේට් යානා දෙකක් මිලට ගෙන ඇත. නිල් සහ කහ වර්ණයෙන් ආලේපනය වූ වීම ගුවන් යානා මගින් ප්‍රථම සිංදුර්ණය 2002 මැයි මස සිදුකර ඇත. 2002 වසර අවසානයේ දී තවත් ගුවන් යානා දෙකක් මිලට ගෙන ඇති ඔවුනට 2003 වසරදී Khalifa හි අනුග්‍රහකත්වය අහිමිව ඇත. ඇතිව් තත්ත්වය හේතුවෙන් කණ්ඩායමේ නායක Jacques Bothelin හට අනුග්‍රහකත්වයක් ලබාගැනීමට සුදුසු සමාගමක් සෙවීමට සිදුවූ අතර Jacques Bothelin ගේ වාසනාවකට 2004 දී මෝක ප්‍රකිද්ධ ස්විටිසර්ලන්ත Breitling සමාගමේ අනුග්‍රහකත්වය ලැබේ ඇත.



THE WORLD'S BEST Airports For 2014

ස්කයි වැක්ස්, 2014 සඳහා ලොව හොඳම
ගුවන් තොටුපළ 10 නමිකරය

ලේකය පුරා සිදුකරන ලද සම්ක්ෂණායකින් අනතුරුව ස්කයි වැක්ස් ආයතනය මගින් මේ වන විට හොඳම ගුවන් තොටුපළ 10 නමිකර ඇත. මෙහි ප්‍රථම ස්ථානය හිමිව ඇත්තේ සිංගපේපුරුවේ වැංගි ගුවන් තොටුපළටය. මෙහිදී ඇමරිකා වික්සත් ජනපදයේ කිසිදු ගුවන් තොටුපළක් මුළු ස්ථාන 10 සඳහා තේර්පත්ව හොමැති අතර උතුරු ඇමරිකාවේ බ්‍රිතිජ් කොලොම්බියා හි වැන්කොටාර් ගුවන් තොටුපළ 09 වන ස්ථානය ලබාගෙන ඇත.

මෙහිදී මුළු ස්ථාන දෙක පසුගිය වසරේ මෙන්ම පිළිවෙළින් සිංගපේපුරු වැංගි ගුවන් තොටුපළ සහ දකුණු කොරියානු ඉහ්වියෝන් ගුවන් තොටුපළ දිනාගෙන ඇති අතර පසුගියටර සිවිවන ස්ථානය දිනාගත් හොකොං ගුවන් තොටුපළ මෙවරත් තම සිවිවන ස්ථානය රැකගැනීමට සමත්ව ඇත.



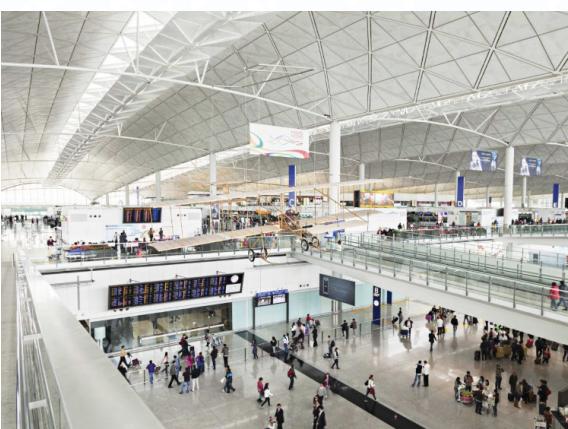
I. සිංගපේපුරු වැංගි ජ්‍යෙෂ්ඨතාර
ගුවන් තොටුපළ



2. දකුණු කොරයානු ඉන්වියෝන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



3. ජර්මනියේ මෙයුත්තිව් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



4. හොංකීං ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



5. නෙදරුලන්තයේ අම්බ්ට්ටැම් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



6. ජපානයේ, වෝකියෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



7. විනයේ බේංකිං ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



8. ස්විට්සර්ලන්තයේ, සුරිව් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



9. කැනඩාවේ වැන්කොට්ටාර් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ



10. ලන්ඩන් හිතිස ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

ඒතෙර මෙතෙර ගුවන් යානා හඳුන භාෂණ ගිලැසීන සහ ගිලැසීයක



මාත් වික්ක අපේ කන්බායමේ තවත් වික ගැහැණු ප්‍රමයක් තිබිය.

අය තමයි පළමු ගුවන් සේවා ඉංජිනේරවරය වෙවි කියලා අපි සියලු දෙනා බලාපාරෝත්තු තියාගෙන තිබියේ. ඇගේ විවාහයත් වික්ක ඇයත් එතෙර ගුවන් සේවයක් සඳහා ඉවත්ව ගියා. මම උන්

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරය මගින් පවත්වන විභාගවල අවසන් විභාගවලද සිටින්නේ. පැහැදිලි ගුවන් යානා ඉංජිනේරවරයක වීමේ සිහිනය සබඩවක් කරගන්න මට හැකියාව ලැබේවි. අපි විභා මේ

වගේ පාඨමාලාවක් සඳහා විකතුවෙනකාට අපිත් සමග හිටපු සහෝදරයන් අපට උදාව් කළ. ඔවුන්ගේ උදාව් සහ දිරිගැනීවීම් නොවන්නට අපි විභා පාඨමාලාව අතහැර යන්න තිබුණා.

අහස අපට ඇතයි. ඒත් ඇත අහස අපට එගය කියලා දැනෙන්න පටන් අරගෙන. ඒකට හේතුව තමයි ගුවන් සේවා කරමාන්තය දිසුයෙන් දියුණුවට පත්වෙමින් තිබේ. ලෝකයේ ගුවන් සේවා කරමාන්තයේ ඇතිවි තිබෙන මේ පිළිදිමත් සමග එහි නව මානයක් සෞයා යැමට තමන්ගේ දැනුම සහ

ගුමය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට කැප කරන්නට තරුණ තරුණීයන් අද වන විට පෙළුණී සිටිනවා.

මේ නිසාම පිරිමින්ට පමණක් කළ හැකි යැයි සිතන පිරිමි වැඩත් වඩාත් ලාලිතායෙන් යුතුව හසුරුවන්න ඇය ඉදිරිපත් වී සිටිනවා. ඇත නිල් අහසේ අපි දකින ගුවන් යානා හඳුන්න

මේ සුකොමල දැකිවේදයි ඔබට වුණ් තවමත් ප්‍රශ්න තිබෙනවා ඇති. මේ එවන් පිරිසක් සෞයායිය ගමනක්. මොවුන් සිටින්නේ අපේ රටේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් හි ඉංජිනේරු අංශයේ ප්‍රධාන ගුවන් යානා අංගනයේයි. මොවුන් වෘත්තිය ව්‍යුහයන් හඳුන්වන්නේ ගුවන් යානා තාක්ෂණ ශිල්පීනියන් ලෙසයි. ශ්‍රී ලංකන් හි ගුවන් යානා තාක්ෂණ ශිල්පීනියන් 10 දෙනෙකු සිටින බවයි දැනගැනීමට ලබාවෙනු. රට අමතරව ඉංජිනේරු අංශයට අනුබද්ධව ඉංජිනේරුවන් 90ක් පමණ සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණ ශිල්පීන් 350ක් පමණ සිටිනවා. මොවුන් විසින් අද වන වට අපේ රටේ ගුවන් සේවාවල යානාවලට අමතරව ආසියාතික රටවල ඇතැමි ගුවන් සේවාවල ගුවන් යානා තබන්තු කටයුතුවලද දායකත්වය දෙන බව සටහන් කරන්නේ අහිමානයෙන්. මෙය

අපට රටක් ජාතියක් ලෙස සකුටින් ප්‍රකාශ කළ හැකි අවස්ථාවක්.

සි.සවිතානන්දින් -
ගුවන් යානා අංගන නඩත්තු
කළමනාකරු

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ කටුනායක පිහිටි ප්‍රධාන ගුවන් යානා අංගනයේ බහුතරයක් සිටින පිරිමින්ට සමානව තරුණ කාන්තාවන් පිරිසක් ගුවන් යානා තබිත්තු කෘතියුතු සඳහා එක් වී සිටිනු දැකීම මම හඳුනන්නේ අපේ ජාතික ගුවන් සේවය සහ අපේ රටේ කාන්තාවන් ලැබූ සාර්ථක ජයග්‍රහණයක් වශයෙනි. පිරිමින් සමග හරි හරියට වැඩි කරන්න ප්‍රාථ්‍මික බව ඔවුන් මේ වන විට ඔළුපුකර අවසන්.

මිට වසර 20කට පෙර වෙනත් රටක
විශ්වවිද්‍යාලයක ගුවන් යානා තාක්ෂණ
ඩීල්පය ඉගෙන ගත්ත විදේශීය
කාන්තාවක් ප්‍රායෝගික පුහුණුව
ලබාගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්

මෙය මුදල් ගෙවා කළ
යුතු පාඨමාලාවක්. විස්
කන්ඩායමක් සඳහා ඉතා
සීමිත පිරිසක් තමා අපි වරකට
බඳවාගන්නේ. පාඨමාලාව
සඳහා තේරෙන පිරිසට සතියේ
දින පහේම උරද්‍ය 8.30 සිට
සවස 4.30 දක්වා දේශීන පාඨ
කාමරවල පැවත්වෙනවා.

වියට ශ්‍රී ලංකන් රුවන් යානා අංගනයේදී බබාදෙන ප්‍රායෝගික ප්‍රහැතුවන් ඇතුළත් වෙනවා. වසර දෙකක පාඨමාලාව සාර්ථකව අවසන් කරන සිසුන්හට ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් EASA 147 සහතිකය ලැබෙනවා. ඒ වගේම කැමති පිරිදි කනිෂ්ට රුවන් යානා තාක්ෂණ හිල්පිනියක් හෝ හිල්පියක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් රුවන් සේවය වෙත වික්වීමේ දුර්ලන අවස්ථාව ලැබෙනවා

සේවයට එකතුවනු. ඇය පූජාණුවෙන් පසු නැවත විදේශීය ගුවන් සමාග මක සේවයට පිටත්ව ගියා. ඉන් වසර කිහිපයකට පසු ග්‍රී ලංකත් ගුවන් සේවයට අනුබද්ධ පවතින කුටුනායක ගුවන් යානා තාක්ෂණ දිල්පිය පූජා

පාසලෙන් ප්‍රවත්තන ජාත්‍යන්තරව පිළිගෙන
දුවන් යානා තාක්ෂණ පුහුණු පායමාලාව
සඳහා කාන්තාවන් එක් වෙන්න පටන්
ගත්තා. වසර 2ක් තුළ පැවැත්වෙන
න්‍යායික සහ ප්‍රායෝගික පායමාලාව
සාර්ථකව නීමිකරන තරුණීයන්ට මෙන්ම

තරුණයන්ටත් ශ්‍රී ලංකන් හි ඉංගේනේරු අංශයේ තිබෙන ඇබැරුණු මත ගුවන් සේවයේ ඉංජේනේරු අංශයට එක්වීමේ අවස්ථාව ලැබූණා. එසේ ඒවිනය ජය ගත්ත කාන්තාවන් කොටසක් තමා මේ ඉන්නේ.

මේ පායමාලාව පිළිබඳව කතා කරනවා
නම් වසර 2ක් තුළ පැවැත්වෙන මෙම
පායමාලාව සඳහා තරුණ තරුණීයන්
බදාවාගැනීම සිදුකරන්නේ ප්‍රචත්පත්
දැනුවේම් මධිනි. ඇතුළුම් වසරවලදී
වසරකට ගෙවරක් නැත්නම් එක්වරක්



පායමාලාවන් සඳහා දිජ්‍යා / දිජ්‍යාවන් බදවා ගැනීම සිදු කරනවා.

වයස අවුරුදු 17-24 අතර වයස් කාණ්ඩයේ අයදුම්කරුවක් උසස් පෙළ විද්‍යා විෂයය සඳහා තිබිය යුතු අතර එහි හොතික විද්‍යා විෂයට සම්මාන සාමාර්ථයක් ලබා තිබීම අනිවාර්ය වනවා. රේට අමතරව තවත් විෂයයකට සාමාර්ථයක් තිබීම සහ ඉංග්‍රීසි දැනුමක් තිබීම අත්‍යාච්‍ය වනවා. මොකද ඉංග්‍රීසි හාජාවෙන් තමා සියලුම දේශන කටයුතු සිදුවන්නේ. අයදුම්පතක් අප වෙත යොමු කිරීමෙන් පසුව අපි විසින් ඉල්ලා ඇති අධ්‍යාපන සුදුසුකම් සපුරා ඇති අයට ලිඛිත පරික්ෂණයට එක්වීම සඳහා පැමිණෙන්නායි ලිපියක් යවනවා. එම ලිඛිත පරික්ෂණය සමත්වන අයට සම්මුළු පරික්ෂණය සඳහා මුහුණදීමේ අවස්ථාව ලැබෙනවා. එයින් සමත් වීමෙන් පසු වෙදා පරික්ෂණයකට යොමු කිරීමෙන් එය සමත් වන අයට ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඕල්පිය පායමාලාව සඳහා එකතු වෙන්න අවස්ථාව ලැබෙනවා. මෙය මූදල් ගෙවා කළ යුතු පායමාලාවක්. එක් කණ්ඩායමක් සඳහා ඉතා සිම්ත පිරිසක් තමා අපි වරකට බඳවා ගන්නේ. පායමාලාව සඳහා තේරෙන පිරිසට සතියේ දින පහේම උදේ 8.30 සිට සවස 4.30 දක්වා දේශන පාති කාමරවල පැවත්වෙනවා. එයට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා අංගනයේදී බොදෙන ප්‍රායෝගික ප්‍රහුණුවන් ඇතුළත් වනවා. වසර දෙකක පායමාලාව සාර්ථකව අවසන් කරන සිසුන් හට ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් EASA 147

මම පායමාලාවට යොමු වුණේ 2011 වසරේ ජනවාරි කන්ඩායමෙන්. මුළුන් මගේ දෙම්විපියන් පිරිමින් මුළුක කර ගත් මේ වගේ ක්ෂේග්‍රයක් මම තෝරුන්නවට කැමැත්තක් තිබුණේ නැ. නමුත් අද ඔවුන් මගේ සැම දෙයකටම උදාවී කරනවා. සැම මොහොතුම ඉගෙන ගත්ත අවශ්‍ය දේවල් තියෙනවා. අපියේ පෙන්වන්න අයගෙන් ලැබෙන සහයෝගය මත මේ කටයුතු කර ගත්ත පහසුව අපට ලැබිලා තියෙනවා.

සහතිකය ලැබෙනවා. ඒ වගේම කැමති පිරිදී කනිජ්‍ය ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඕල්පිනියක් හෝ ඕල්පියෙක් ලෙස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය වෙත එක්වීමේ දුරුහා අවස්ථාව ලැබෙනවා. ගුවන් සේවයේ වසර දෙකක සේවයෙන් පසුව ලබන අත්දැකීමෙන් පසු මුළුන්ට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් පවත්වන විභාගයේ විෂයයන් 13 සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු ලැබෙන බලපත්‍රයෙන් ගුවන් සේවා ඉංජිනේරුවරියක හෝ ඉංජිනේරුවකු වීමේ දුරුහා අවස්ථාව ලැබෙනවා. මෙතෙක් අපෙන් එවන් ඉංජිනේරුවරියක් බිජිවි තැහැ. ඒ වාසනාව ඇත්තේ මේ තරුණීයන්ටයි. මේ වෙනශීඛ ඒ සිහිනය සඳහා ප්‍රාග්ධනීන් ගුවන්යානා තාක්ෂණ ඕල්පිනියක් අපේ ගුවන් සේවයේ සිටිනවා.

වුණා. අද මගේ තීරණය පැලිබඳව ගොඩක් සතුව වෙනවා. මේ වගේ වෘත්තියක නියුතෙන්න ලැබෙන්නේ කියෙන් කි දෙනාටද? ඒ වාසනාව මට අද ලැබිලා තියෙනවා. මේක අහියෝගතාමක රකියාවක්. ඒ අහියෝග ජයගන්න මම සූදානම්. අපට දවසින් දවස එකතුවෙන අත්දැකීම් හරිම වැඟත්.

න්‍යුම්බ පීරිස්

ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඕල්පිනි



මම ඉගෙන ගත්තේ මීගමුව හරිස්වන්ද විද්‍යාලයෙන්. උසස් පෙළ කළේ ගණිත අංශයෙන්. ප්‍රාථ්‍යාපන ඉංජිනේරුවරියක් වීමේ ආසාවක් මට තිබුණා. මම ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඕල්පිය ප්‍රහුණු පායමාලාවට එකතු වුවන් 2004 වසරදී. අපේ කණ්ඩායමේ 43ක් හිටියා. එයින් දැන් ගුවන් සේවයේ ඉත්තේ 15ක් විතරයි. අනෙක් අය විදේශීය ගුවන් සමාගමිනි සේවයට ගිහිලා. මාත් එක්ක අපේ කණ්ඩායමේ කවත් එක ගැහුණු ලමයෙක් හිටියා. ඇය තමයි පළමු ගුවන් සේවා ඉංජිනේරුවරිය වේවි කියලා අපි සියලු දෙනා බලාපොරාක්තු තියාගෙන හිටියේ. ඇගේ විවාහයන් එක්ක ඇයත් එතෙර ගුවන් සේවයක් සඳහා ගුවත්ව තියා. මම දැන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් පවත්වන විභාගවල අවසන් විභාගවලයි සිටින්නේ. ලගුම් ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවරියක වීමේ සිහිනය සැබැවක් කරගන්න මට හැකියාව ලැබේවි. අපි එදා මේ වගේ පායමාලාවක් සඳහා එකතුවෙන කොට අපින් සමග හිටපු සහෝදරයන්

අපට උදව් කළා. වුත්තේගේ උදව් සහ දිරිගැනීම් නොවන්නට අපි එදා පායමාලාව අතහැර යන්න තිබුණා. මෙකුද මේක අපට අඟන් සහ වෙනස් අත්දැකීමක්.

ස්විංකි කින්සය්



මම ඉගෙන ගත්තේ බම්බලපිටිය
නිවා ජාත්‍යන්තර පාසලෙන්. ඉංග්‍රීසි
මාධ්‍යයෙන් අධ්‍යාපනය ලැබූ නිසා
2010 වසරේ මම උසස් පෙළ කළේ
ලන්ඩන් උසස් පෙළ විභාගයයි. මම
ශේෂයේ පෙළට කළේ ගණිත විෂයයන්.
මමත් ගොඩක් ආසාවෙන් හිටියේ
දුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට එකතු
වෙන්න. එකට ලොකුම හේතුව උනේ
මගේ සහෝදරයා කිස්ටේලියාවේ
දුවන් නියමුවකු ලෙස සේවය කිරීමයි.
මහු නිසා මටත් මේ ක්ෂේත්‍රයට
එකතුවීමේ ආසාවක් ඇතිවුණා. මම
පායමාලාවට ගොමු වුණේ 2011
වසරේ ජනවාරි කණ්ඩායමෙන්. මුදින්
මගේ දෙමෙවිපියන් පිරිමින් මුදික
කර ගත් මේ වගේ ක්ෂේත්‍රයක් මම
තොරගන්නවට කැමැත්තක් තිබුණේ
නැ. නමුත් අද ඔවුන් මගේ සැම
දෙයකටම උදිවි කරනවා. සැම
මොහොත්කම ඉගෙන ගන්න අඟත්
දේවල් තියෙනවා. අහියෝග තියෙනවා.
අපේ ජේජ්ඩ් අයගෙන් ලැබෙන
සහයෝගය මත මේ කටයුතු කරගන්න
පහසුව අපට ලැබූලා තියෙනවා.

පාදමාලාව පිළිබඳව
කතා කරනවා නම්
අපට අලුත් විෂයයන්
රෝසක් ඉගෙනීමට
ලැබුණා. නිතරම
ප්‍රායෝගික දැනුම ගුවන්
යානා අංගනය තුළදී ලබා
ගන්න අවස්ථාව අපට
ලැබේ තිබුණා. විහාර
යකින් සමත්වෙන්න
ලකුණු 75ක් ගන්න සින.
අපි පාසලේදී මූහුණ දුන්
විහාරවලට වඩා විහාර
සහ ලකුණු තදිය. ඉතාම
සාර්ථක පාදමාලාවක්.
මේ නිසා අපේ රටේ
පාදමාලාව හඳුරන්න
මැදුපෙරදිග, සීමානය,
ඉන්දියාව, බංගලාදේශය
වගේ රටවල ශිෂ්‍යයන්
පැමිණුනවා. අපේ
කත්ත්බායමෙන් සීමානය
සහ බංගලාදේශයේ
ප්‍රමාද ඉගෙන ගත්තා. වේ
නිසා විදේශය රටවල
ගුවන් සේවා පිළිබඳ
අවබෝධයක් අපට ලබා
ගන්නත් හැකි වුණා.

ප්‍රලස්ති වතුරංග කරුණානායක ගුවන් යානා තාක්ෂණ ගිල්පි



තුවාන් සිමාල්



මම ඉගෙන ගත්තේ මහනුවර කිස්වේ
විද්‍යාලයෙන්. මම සාමාන්‍ය පෙළ
කාලේ පත්තරේ පෙළ වූ දැන්වීමක්
දැක්ලා මෙම පායමාලාවට ගොමු
විමේ ආසාවක් ඇති ව්‍යුණා. ඒ නිසාම
උසස් පෙළ ගණිත අංශයෙන් මම
කරමින් පායමාලාව සඳහා අවශ්‍ය
පුදුසකම් ලබාගත්තා. මම ගුවන් යානා
තාක්ෂණ හිල්පීය පුහුණු පායමාලාවට
එකතු වුවෙන් 2007 වසරදී. වසර 2ක
පායමාලා කාලයෙන් පසුව අද මම ශ්‍රී
ලංකන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් යානා
තාක්ෂණ හිල්පීයයක් ලෙස සේවය
කරනවා. මුළුන් අඩු පුහුණුවෙන්න
දැමීමේ අපට වඩා ජේෂ්ඨයා අය
එක්කයි. සෑම දටුසකම අපට ඉගෙන
ගත්ත දේවල් තියෙනවා. අපෙන්
කිසිම විටෙක අඩුපාඩුවක් වෙන්න
බැහැ. ගුවන්යානයක් නඩත්තු කරනවා
කියන්නේ ලොක වගකීමක්.

මම උසස් පෙළ කළේ 2009 වසරේ
ගණිත අංශයෙන්. මම ඉගෙන
ගත්තේ කොළඹ ඩී.එස්. සේනානායක
විද්‍යාලයෙන්. මම ගුවන් යානා තාක්ෂණ
දිල්පිය පුහුණු පාඨමාලාවට එකතුවූවෙන්
2010 වසරේදී. මට තරමක් තේරන
කාලේ ඉදාලාම මේ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව
යම් අවබෝධයක් තිබුණා. මොකද
මගේ තාත්ත්ව ග්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ
ඉලෙක්ට්‍රොනික් ඉංජිනේරුවරයෙක්
ලෙස සේවය කරනවා. ඔහුගෙන්
ලොකු සහයෝගයක් මේ පාඨමාලාවට
එකතුවීමේදී මට ලැබුණා.

පායමාලාව පිළිබඳව කතා කරනවා නම් අපට
අලුත් විෂයයන් උසක් ඉගෙනීමට ලැබුණා.
නිතරම පායෝගික දැනුම ගුවන් යානා
අංගනය තුළදී ලබාගන්න අවස්ථාව අපට ලැබේ
තිබුණා. විහාගයකින් සමත්වෙන්න ලකුණු
75ක් ගන්න යිනා. අපි පාසලදී මූහුණ දත්
විහාගවලට වඩා විහාග සහ ලකුණු තදයි.
ඉතාම සාර්ථක පායමාලාවක්. මේ නිසා අපේ
රටේ පායමාලාව හදාරන්න මැදපෙරදිග,
සිමානය, ඉන්දියාව, බංගලාදේශය වගේ රටවල
සිංහලයන් පැමිණෙනවා. අපේ ක්‍රේඛායමෙන්
සිමානය සහ බංගලාදේශයේ ලමයි ඉගෙන
ගන්තා. ඒ නිසා විදේශීය රටවල ගුවන් සේවා
පිළිබඳ අවබෝධයක් අපට ලබාගන්නත් හැකි
වුණා.

සාගර ප්‍රහාන් විකුමසිංහ
ගුවන් යානා තාක්ෂණ දිල්පි



මම 2008 වසරේ ගණිත අංශයෙන් උසස් පෙළ
කලේ පිළියන්දා බෙං මා විද්‍යාලයෙන්.
මම දෙවනි සැරු උසස් පෙළ කරන කාලේ
මගේ තාත්තා අයදුම්පතක් අරගෙන ඇවිල්ලා
මට කියලා අන්සන්කර ගත්තා. හැඳුනී මට
කිවිවේ නැහැ ඒ මොකද්ද කියලා. උසස් පෙළ
කළාට පස්සේ ඔහු කිවිවා මගේ අයදුම්පතක් ශ්‍රී
ලංකන් ඉංජිනේරු අංශයේ මෙම පායමාලාවට
තමයි අයදුම්පත දැමීමේ කියලා. ඔහු එහෙම
කරල තියෙන්නේ මම ආසාවෙන් හිටපු මේ
පායමාලාවට අයදුම්පත දැමීම බව විහා
යට සූදානම් වෙන කාලේ කිවිවොත් මගේ
දැනන්දුව අඩුවෙවි කියලා. රට පස්සේ 2010
වසරේ මම පායමාලාව සඳහා එකතුවුණා.
අද මම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ඉංජිනේරු
අංශයේ සේවය කරනවා. මගේ තොරාගැනීම
පිළිබඳව මම අද ගොඩක් සතුවු වෙනවා.

2014 මාර්තු 17 දින නවලිය ප්‍රවත්පත ඇසුරිනි.



**ගුවන් ප්‍රවාහය තුළින් රටට පැමිණෙන සහ
ගුවන් මගින් හරහා බෝ විය හැකි රෝග
පැතිරීම වැළැක්වීමේ හා මහජන සෞඛ්‍ය ගැටළු
කළමනාකරණය සඳහා වූ ආසියානු පැසිඡික්
කලාපීය 7 වන සහයෝගීතා සමුළුව...**



ගුවන් ප්‍රවාහය තුළින් රටට පැමිණෙන සහ ගුවන් මගින් හරහා බෝ විය හැකි රෝග පැතිරීම වැළැක්වීමේ හා මහජන සෞඛ්‍ය ගැටළු කළමනාකරණය සඳහා වූ ආසියානු පැසිඡික් කලාපීය 7 වන සහයෝගීතා සමුළුව කොළඹ දී පවත්වීණි.

විහිදී ගුවන් ප්‍රවාහය තුළින් රටට පැමිණෙන සහ ගුවන් මගින් හරහා බෝ විය හැකි රෝග පැතිරීම වැළැක්වීම සඳහා වූ පාතික වැඩසටහනක් සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජන අමාත්‍ය ගිතාංතන ගුණවර්ධන මහතා වෙත අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙවුනා රැඹින්ද රැඹිරිට මහතා විසින් පිළුගැන්වය.

ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ගුවන් සමාගම, සංචාරක

ප්‍රවර්ධන කාර්යාලය හා විදේශ රැකියා නියුත්ති කාර්යාලය යන ආයතන මේ වැඩසටහන සඳහා වික්ව සිටී.

ලේකයේ කුරුව් උත්‍රා රෝගය පැතිරීමෙන් පසුව විරුද්‍ය 2006 දී විවැනි රෝග නිවාරණය සඳහා ජාත්‍යන්තර වැඩිලිවෙළක් සැකසීම අධ්‍යාපනය සඳහා ලේක සෞඛ්‍ය සංචාරක විශේෂ කමිටුවක් පත්කළ අතර විම කමිටුවේ නිර්දේශ මත මෙම සංචාරක ආරම්භ කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව එහි සාමාජිකත්වය වකර 2012 දී ලබාගන්නා ලද අතර ඒ අනුව ගුවන් ප්‍රවාහය ඔස්සේ ගුවන් මගින් හරහා රථ තුළට පැමිණිය හැකි බෝ වන රෝග නිවාරණය සඳහා වන පාතික වැඩසටහනක් සකසීමේ වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයට පැවරිණි.





ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ

රූම් අධ්‍යීක්ෂක

මෙම ගුවන් තොටුපළේ නම වෙනස් වුවද තවමත් විය ප්‍රසිද්ධියක් උසුලන්නේ ලුක්ලා යන නමිනි. මෙයට ප්‍රධානතම හේතුවක් වී ඇත්තේ ව්‍යවරස්ථී කන්ද තරණය කිරීමට පැමිණෙන බොහෝ දෙනා තම ගමන් ආරම්භ කරන්නේ මෙම ස්ථානයෙන් වීමයි. විශේෂයෙන්ම Twin Otters සහ Dornier Do 28 වැනි ප්‍රමාණයෙන් කුඩා ගුවන් යානා බහුලවම මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතයට ගනියි. දිනපතාම පාහේ ගුවන් ගමන් වාර විශාල ප්‍රමාණයක් කෙත්මෙන්ම භා ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ අතර සිදුවේ. වියට ප්‍රධානතම හේතුව වී ඇත්තේ ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ අවට පරිසරයේ ඇති සුන්දරත්වයයි.

නැගෙනහිර නේපාලයේ පිහිටා තිබෙන ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ ප්‍රධාන වශයෙන් රට අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කටයුතු සඳහා යොදාගන්නා ගුවන් තොටුපළකි. මෙය ප්‍රමාණයෙන් කුඩා එකක් වන අතර පසුව එය Tenzing-Hillary Airport ලෙස නමිකරන ලදී.

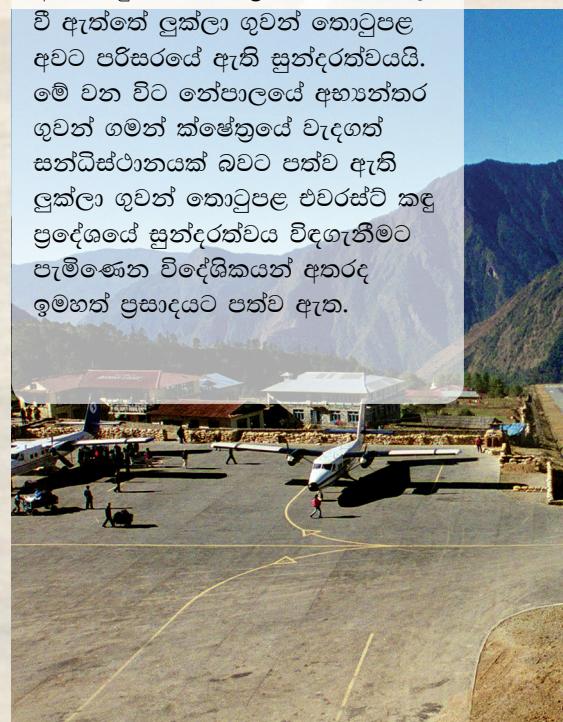
එවරස්ථී කදු මුදුන පළමුව තරණය කරන ලද්දේ Sir Edmund Hillary සහ Sherpa Tenzing Norgay යන පුද්ගලයින් දෙදෙනාය. ඔවුන්ට

ගොරවයක් වශයෙන් 2008 ජනවාරි මාසයේදී මෙම ගුවන් තොටුපළේ නම Tenzing-Hillary Airport යන නමින් වෙනස් කරන ලදී.

ගල්තාර විශේෂයක් යොදා ගනිමන් නිපදවා ඇති ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ ගුවන් දාවන පරිය දිගින් මිටර 527 ක් සහ පළලින් මිටර 20ක් වන අතර හෙළිකොප්ටර ගොඩබස්වන ස්ථානයකින්ද (Helipad) සමන්විත වේ. එය ප්‍රධාන පාලක මැදිරයේ සිට මිටර 150 ක් පමණ දුරින් පිහිටා තිබේ. මුහුදු මට්ටමේ සිට ඉහළින්ම පිහිටි ගුවන්

තොටුපළ අතර තෙවන ස්ථානය ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළට හිමිවන අතර මෙය මුහුදු මට්ටමේ සිට මිටර 2,860 ක් උසකින් පිහිටා තිබේ. එය මුහුදු මට්ටමේ සිට ඉහළින්ම පිහිටි ගුවන් තොටුපළ වන්නේ විබේද දේශයේ ගුවන් තොටුපළයි. දෙවන ස්ථානය හිමිවන්නේ බොලීවියාවේ ගුවන් තොටුපළටයි. එය මුහුදු මට්ටමේ සිට මිටර 4,061 ක් පමණ ඉහළින් පිහිටා තිබේ. ලේඛකයේ වඩාත් අනතුරු බහුල ගුවන් තොටුපළ අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළට හිමි වේ.

මෙම ගුවන් තොටුපළේ නම වෙනස් වුවද තවමත් එය ප්‍රසිද්ධියක් උසුලන්නේ ලුක්ලා යන නමිනි. මෙයට ප්‍රධානතම හේතුවක් වී ඇත්තේ එවරස්ථී කන්ද තරණය කිරීමට පැමිණෙන බොහෝ දෙනා තම ගමන් ආරම්භ කරන්නේ මෙම ස්ථානයෙන් වීමයි. විශේෂයෙන්ම Twin Otters සහ Dornier Do 28 වැනි ප්‍රමාණයෙන් කුඩා ගුවන් යානා බහුලවම මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතයට ගනියි. දිනපතාම පාහේ ගුවන් ගමන් වාර විශාල ප්‍රමාණයක් කෙත්මෙන්ම භා ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ අතර සිදුවේ. එයට ප්‍රධානතම හේතුව වී ඇත්තේ ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ අවට පරිසරයේ ඇති සුන්දරත්වයයි. මේ වන විට හේපාලයේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් බවට පත්ව ඇති ලුක්ලා ගුවන් තොටුපළ එවරස්ථී කදු ප්‍රමුඛයේ සුන්දරත්වය විදැගැනීමට පැමිණෙන විදේශීකෘත්‍යන් අතරද ඉමහත් ප්‍රසාදයට පත්ව ඇතේ.





2014

සිංගප්පූරු ගුවන් පුද්ගලික සාර්ථකව අවසන් වේ

පසුගිය දා අවසන්වූ සිංගප්පූරු ගුවන් පුද්ගලික සාර්ථකව අවසන්වූ රටවල් 47ක පුද්ගලික කරුවන් 1,000කට අධික ප්‍රමාණයක සහනාග්‍රීත්වයෙන් සාර්ථකව අවසන්වූ බව විනි සංචාරකරුවන් පවසයි. පුද්ගලික තුළ ඇමරිකානු බොලර් බිමියන 32ක ගණුදෙනු සිදු වූ බව ඔවුන් වැකිදුරටත් ප්‍රකාශකර ඇත.

පුද්ගලික පවත්වන ලද දින 06 ඇතුළත සිදුවූ ගනුදෙනු අතර වියාර්බස්, බේඩිං සහ රෝල්ස් රෝස්ස් වැනි මෙවැනි පුද්ගල සමාගමේ විම ගනුදෙනු සිදුකර ඇත. ඇමරිකානු බොලර් බිමියන 15කට ආසන්න වට්නාකමක ඇතුවුම් තම සමාගමේ නව A350 යානයට පමණක් හිමිවූ බව වියාර්බස් වාර්තාකරුවකු පවසා ඇත.

රටවල් 125ක 40,000කට ආසන්න නැරමුම් පිරිසක් මුල් දින තුන තුළදී පමණක් පුද්ගලික නැරඹීමට පැමිණ ඇති බව වාර්තා වේ. විනි මීලිය පුද්ගල වාරය 2016 පෙබරවාරි මස 16 සිට 21 දක්වා සිංගප්පූරු වැංග ගුවන් තොටුපලේ දීම පැවතෙන්වීමට නියමිත බව පුද්ගලික අවසානයේ දී සංචාරකරුවන් ප්‍රකාශ කර ඇත.





କୋଳାଳ

වන්දිමා කොඩිතුවක්කා

ରତ୍ନମଳାଙ୍କ ଘୁବନ୍ ତୋପ୍ରିପେଳାଲାର
ପଲମ୍ପିଲାନ ଘୁବନ୍ ଯାନ୍ଦୀ ଲାଗାଲେମ 1935
ତୋପ୍ରିଲିବର 27 ବନ ଦିନ ଜିଣ୍ଟିଲୀୟ. De
Havilland Puss Moth ଲାଗେଲେ
ଘୁବନ୍ ଯାନ୍ଦୀଙ୍କ ଖାଲି ଶିଖି ନିଯମ୍ଭାବୀ ଖାଲିଯେ
ପିଯାଜର ଛୁଟିନାନ୍ Harold Tyndale
Biscoe ହୈଲ୍ଟେନ୍ଡେକ. ତେ ଅନ୍ଧାଳି ଉଚ୍ଚ
ଶ୍ଵାସନ୍ତର ଘୁବନ୍ ଜିମ୍ବା ପଞ୍ଜିକରମିନ୍
ରତ୍ନମଳାଙ୍କ ଘୁବନ୍ ତୋପ୍ରିପେଳାଲାର
ଗୋବିନ୍ଦ ପ୍ରଥମ ଘୁବନ୍ ନିଯମ୍ଭାବୀ ଲେଖ
ଉତ୍ତିହାସଯାତ୍ରା ଶକ୍ତିଲେବି.

ରତ୍ନମଳାଙ୍ଗ ରୁବନ୍ କୋପ୍ରେଲୋଲ ଜୀର୍ଣ୍ଣ ଗୋଚିନ୍ଦାରିଟିଲି ରୁଧିକରିମ ପାଲମୁଳିବନ ରୁବନ୍ ଯାନାଯ ପାରିଶ୍ରମିଲନ୍ ଚମଗ ଷିଦ୍ଧ ବିଯ. ରୁବନ୍ ପାରିଯ ଅଥିବା ପ୍ରତିଲୀ କିରିମେ କଥପ୍ରସ୍ତୁତ ଷିଦ୍ଧିଲିଯ. କେବେଳେ ବୁଦ୍ଧି ମେ ମନଲିବନ୍ ଜୀର୍ଣ୍ଣର ରୁବନ୍ ଦାଵନ ପାରିଯକୁ ନୋହିଯ. ନାମିନ୍ ହୋଇନ୍ କପା ମରିବିଲି କରନ ଲ୍ଯା ଲରିଗ ଯାର 600 କୁ ପାରିଲା ବୁଦ୍ଧି କଣ୍ଠିମି କୀର୍ତ୍ତିରକୁ ମେ ଚାହିଁଲା ଜାକିପ୍ରକାଶ କର ତିବୁଣି. ପ୍ରତିଲିଙ୍ଗ ଦିଲ୍ଲୀର ଦୂରାଗ୍ରହିମି ଚାହିଁଲା ଦିକ୍ ବୁଦ୍ଧି ବୈଷ୍ଣବୀନାଯକ ବୈନି ରେଖି ଲିଙ୍କିନ୍ ଚାକାପ୍ରକାଶ କରନ ଲ୍ଯା ଉପକରଣାଯକୁ (windsock) ଦାଵନ ପାରିଲେ ଲିକୁ କୋନାକ ଚାଲିକର ତିବୁଣି. ପ୍ରତିଲିଙ୍ଗ ହମନ ଦିଲ୍ଲୀର ଅନ୍ତରୁକ୍ତ ଲିଙ୍ଗ ଦିଲ୍ଲୀର ଲେନାବେ ବେ. ରୁବନ୍ ତିଯାମୁଳନ୍ ଚାହିଁଲା କାଲାଗ୍ରାଣ



රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ ස්ථීර තොඩිනැගිලි ඉදිකිරීම පළමුවන ගුවන් යානය පැමිණීමත් සමඟ සිදු විය. ගුවන් පරිය අඩවි පුළුල් කිරීමේ කටයුතුද සිදුවිය. කෙසේ වුවද මේ වනවිටත් ස්ථීර ගුවන් ධාවන පරියක් නොවිය. නමුත් තොඳින් කහ මට්ටම් කරන ලද වර්ග යාර 600 ක් පමණ වූ තනුබෑම් තිරුවක් මේ සැදුහා සකස් කර තිබුණි. සුළුගේ දියාව දැනගැනීම සැදුහා දික් වූ බැලුනයක් වැනි රෙදි වලින් සකස් කරන ලද උපකරණයක් (windsock) ධාවන පරියේ වික් කොනක සවිකර තිබුණි. සුළං හමන දිසාව අනුව විනි දිසාවද වෙනස් වේ. ගුවන් තියුමුවන් සැදුහා කාලගුණ තත්ත්වයන් පිළිබඳ අනාවැකි පවසන විකම තොරතුරු සපයන්හාද මෙය විය.

தன் தவியன் பிலிப்பை அனாவேகி பவுஸ்ன
லீகம் தொர்த்துரை சபையன்னாடு மேய
வீய. மேல் உபகரணயே ஹெஸ்திரம் சுல
வலனை வீமே சீவுஷாவய அனுவ ழுவன்
கத வீமே தீட்டாவ தோவிரைமே தீட்டாவ
ஷுவன் நியமுவன் விசின் தீர்ணை
கருவ லூவீன.

රත්මලාන ගුවන් තොටුපොල නිල වශයෙන් විවෘත කිරීම 1938 පෙබරවාරි 28වන දින සිද්ධිය. එදිනම ගුවන් තැපැල් ගෙනයනු ලබන ගුවන් යානයක් ගුවන්ගත කිරීම සඳහා කටයුතු සූදානම් කර තිබේ. ඒ අනුව එදිනට ලංකාව ව්‍යාතාන්‍ය අධ්‍යරාජ්‍යයේ ගුවන් තැපැල් සේවාවට සම්බන්ධ කරමින් ටාරා ගුවන් සේවාවට අයත් Waco biplane වර්ගයේ ගුවන් යානාවක් තැපැල් මුළුද රෙගෙන රත්මලාන ගුවන් තොටුපොලින් ගුවන්ගත විය. මේ වන විට රත්මලාන ගුවන් තොටුපොලේ පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල කටවු තුනකින් සමන්විත වූ අතර ගුවන් යානා නතරකර තැබීම සහ ඒවායේ තබන්තු සහ අලුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ගොඩනැගිලි පහසුකම් (Hangars) උඩිකර සපයා තිබාණි

1939 දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපොල රාජකීය ගුවන් හමුදාව භාරයට ගන්නා ලදී. කෙසේ නමුත් ගුවන් තොටුපොලේ ප්‍රධාන පියසර මෙහෙයුම් සඳහා ලංකා ගුවන් සමාජය (Ceylon Aero Clubs) වෙතද ඉඩකඩ ලබා දී තිබූ අතර, ඔවුන්ගේ විනෝදාත්මක ගුවන් ගමන් කටයුතු ගේතුවෙන්ද ගුවන් තොටුපොල කාර්ය බඟුල ස්ථානයක් බවට පත්ව තිබූණ.

ඉන්පසු වර්ෂවලදී රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළින් මෙහයුම් සිදු කරන ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවේ වැඩිවිමක්ද විවිධ ජාතින්ට අයන් ගුවන් නියමුවන්ගේ පැමිණීමක්ද දක්නට ලැබේණ. යුරෝපයේ සිට ආසියාව බලා පියාසර කරන ගුවන් යානාද අතරමදී (Transit) නැවතමක් ලෙස රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ පරිහරණ කරන ලදී. රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළේ සිට පෙන්දාගැනීමක ගුවන් සමාගම කිහිපයක්ම ගුවන් සේවන් ආරම්භ කරන ලදී. ලයන් එයාර්, උපාලි ගුවන් සමාගම, එයාර් ටැක්සි, ඒ ඒ සි සේකයි කැබිස්, එරෝ ලංකා, එක්ස්පො ලංකා, බෙකුන් එවියේෂන්, දයා එවියේෂන් ඉන්



සමහරකි. පුද් වාතාවරණය පැවති
සමයේද මෙම පොදුගලික ගුවන්
සමාගම් දේශීය ගමනාන්ත සඳහා මින්
ගුවනින් ප්‍රවාහනය කිරීම සිදු කරන ලදී.

වර්තමානය වන විට පැරණි ගුවන්
පරියන්තයේ ගුවන් මෙහෙයුම් වඩා
කාර්යක්ෂම ලෙස සිදුවේ. දේශීය කුලී
ගුවන් යානා සහ හෙලිකොපේටර් යානා
මෙහෙයවීම් සිදුවන අතර ගුවන් නියමු
පුහුණුව සඳහා ගුවන් පුහුණු පාසල්
ආරම්භ කිරීම අනුමත කිරීම සිවිල්
ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සිදුකර
අැත. වර්තමානයේ ව්‍යාපාරික ජේවී
යානා ලිඛාවීම අපේක්ෂා කරන අතර
ඉල්ලීම පරිදි ආගමන විගමන හා රේගු
පහසුකම් සැපයීමටද සූදානම්න් සිටී.

රත්මලාන ගුවන් තොටුපොල සිවිල්
ගුවන් තොටුපොලක් ලෙස සංවර්ධනය
කිරීමේ කටයුතු මැතකදී නිම කරන
ලදී. මෙහි ගුවන් පථය මේර 1,770ක
දිනින් යුක්ත වන අතර පළල මේර 30
කි. මග පරියන්තය තුළ පැයකට මගින්
200ක් හැසිරවීමට පහසුකම් මෙම ගුවන්
තොටුපොලහි ඇත.





**ගුවන් කේවා කර්මාන්තයේ
ක්‍රියෙෂී කාන්තාවන**

දළඹපල් මාච්චියගේ

අමේලියා මේරි ව්‍යැහාරටි

මෙක ගුවන් ගමන් කර්මාන්තය ආරම්භ කළ කාල වකවානුව තුළ මෙම කර්මාන්තය සීමාවෙයේ පුරුෂ පාර්ශ්වයට පමණුක් බව පැවසුවහොත් අප නිවැරදිය. සියුමැලි කාන්තාවන්ට විය නුසුප්ප යැයි මතයක් විකල පැවතුණි.

නමුත් මේ හියල්ල අභිජනන් කාන්තාවන්ද ගුවන් කර්මාන්තයට අත්‍යවශ්‍ය බව ලෝකයට මතක් කර දුන් සුවිශේෂී කාන්තා වර්තයක් ලෙස අමේලියා මේරි ව්‍යැහාරටි හඳුන්වාදිය හැක. අය 1932 වසරේද ලොක්හිඩ් වර්ගයේ ගුවන් යානයක් උපයෝගී කර ගනිමින් කැනඩාවේ සිට උතුරු අයේලන්තය දක්වා අත්ලාන්තික් සාගරය හරහා පියාසර කරමින් වාර්තාවක් තබා ඇත්තේ තනිව ගුවන්හින් අත්ලාන්තික් සාගරය තරණය කළ ලොව ප්‍රථම කාන්තාව මෙය.



1937 ජූලි මස 02 දින අයට අයත්ව තිබූ ලොක්හිඩ් (Lockheed Model 10 Electra) ගුවන් යානයේ නැති අනියෝගාන්මක වාර්තාවක් ලෙස ලෝ ප්‍රකට, ලොව වටා ගුවනින් ගමන් කිරීමේ වාර්තාව ආරම්භ කළ අතර පැසිරික් සාගරයට ඉහළ අන්තරික්ෂ අවසානාවන්ත අයුරින් ගුවන් යානය අතුරුදෙන් විය. මෙම අවස්ථාව වන විට ඇය සිය ගමනින් තුනෙන් දෙකක ප්‍රමාණයක් සම්පූර්ණ කර තිබිණු.

අමේලියා ව්‍යැහාරටි විසින් ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයට සිදුකරන ලද මෙහෙය අතිවිශාලය. කාන්තාවන්ට බොහෝසයින් දුරක්ෂ පැවති ගුවන් කර්මාන්තය ඔවුනට සුදුසු තැනක් බව පෙන්වා දුන්නේ ඇයයි. අය නිර්මිත කාන්තාවක් ලෙස තනිව අත්ලන්තික් සයුර ජයගත් දිරිය කාන්තාවයි. නොසිතු මොහොතක ඇයගේ තවත් විර වාර්තාවක් තිමකිරීමට තිබියදී ලෝකයෙන් සමුගන් අමේලියා තිල් ගුවන කාන්තාවන්ටද ජයගත හැකි බව පෙන්වා දුන්නේ ඇයගේ මතකය සඳා අප සැමගේ සිත් සතන් තුළ රඳවුම්ති.



ආමේලියා ව්‍යුහාර්ථී යනු ලොව ප්‍රථම වතාවට පෘතිවිය වටා ගුවනින් ගමන්කර වාර්තාවක් තබන්නට උත්සාහ කළ කාන්තාවයි. වසර 1937 දී ගත් මෙම උත්සාහය අසාර්ථක වුයේ අදාළ ගුවන් යානය ගැසීපික් සාගරයේ දී අනතුරට ලක්වීමත් සමගය.

මෙම වාර්තාව නැවතත් අවශ්‍ය කරන්නට ආමේලියා පරපුරේ ආමේලියා රෝස් ව්‍යුහාර්ථී සූදානම්න් සිටී. ඒ දින 17ක ගුවන් ගමනක් සිදුකරමිනි. ජුනි මස 01 දින ඇරණීන මෙම ගුවන් ගමන සඳහා යොදා ගැනීමට නියමිතව ඇත්තේ PA-12NG මාදුලියේ ගුවන් යානයකි.

දින 17කින් ලොව වටා ගමන් කිරීමට ආමේලියා රෝස් ව්‍යුහාර්ථී ක්‍රුඩානම්



TOP 10 MOST-ON TIME INTERNATIONAL AIRLINES

- (SA) South African - 92.26%
- (GF) Gulf Air - 92.11%
- (SQ) Singapore Airlines - 89.92%
- (KL) KLM - 88.93%
- (AY) Finnair - 88.67%
- (JL) Japan Airlines - 88.54%
- (NZ) Air New Zealand - 87.97%
- (U2) EasyJet - 87.65%
- (NH) ANA - 87.28%
- (KE) Korean Air Lines - 86.35%





4. (KL) KLM - 88.93%



5. (AY) Finnair - 88.67%



6. (JL) Japan Airlines - 88.54%



7. (NZ) Air New Zealand - 87.97%



8. (U2) EasyJet - 87.65%



9. (NH) ANA - 87.28%



10. (KE) Korean Air Lines - 86.35%

ශ්‍රී ලංකන් නව ගුවන් නියමු කණ්ඩායෝ

පසු
ගියදා
ශ්‍රී ලංකන්
ගුවන් සමාග
මේ ආධුනික
ගුවන් නියමුවන්
නව දෙනෙක් පියාසර
ලාජන පැළදි අතර ඔවුනට
ගුවන් ගැබ පූරා ශ්‍රී ලංකන්
නාමය රැගෙන යාමේ අවසරය
ලැබේණි.

මෙම කනීඡයි ගුවන් නියමුවන් ශ්‍රී ලංකන් පියාසර බලකාය වෙත පිළිග නිමින් කපිතාන් දාඩි පෙරේරා ඉතා අගනා දේශනයක් සිදු කළ අතර එහිදී ඔහු සිය වෘත්තියමය අත්දැකීම් මෙම ආධුනික ගුවන් නියමුවන් සමග බෙදා ගත්තේය. මෙම උලෙල් ප්‍රධාන ආරාධිත අමුත්තා ලෙසින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල වන්දුසේන මහතා සහභාගි විය. කපිතාන් බන්දුල ලියනගම සහ කපිතාන් කිරාන් කුමාරත්නායගම් ද මෙම ආධුනික නිලධාරීන් පිළිගැනීමේ උත්සවයට සහභාගි වූ අතර වානිජ මෙහෙයුම් ප්‍රධානී එම. ගසිල්, ප්‍රධාන අලෙවි නිලධාරී ජී.රී. ජේයසිලින්, මානව සම්පත් ප්‍රධානී පුද්ගලික කැකුලාවල, ලේක ව්‍යාප්ත විකුණුම් ප්‍රධානී ලාජ පෙරේරා, සම්භා ආරක්ෂක සැලසුම් සංවිධාන හා පරිපාලන ප්‍රධානී මේරිජර ජනරාල් පි. වන්දුවංශ, තොරතුරු තාක්ෂණ ප්‍රධානී වාමර පෙරේරා සහ මූල්‍ය ප්‍රධානී යසන්ත දිසානායක මෙම උලෙලට එක්වූ අනෙක් පිරිස අතර විය. නව නිලධාරීනට පියාසර වරම් පිරිනැමීම සිදුකරන ලද්දේ ගෞරවනීය අමුත්තා වූ කපිතාන් බන්දුල ලියනගම විසිනි.



නව
නිලධාරීනට
පියාසර වරම්
පිරිනැමීම සිදු
කරන ලද්දේ
ශෞරවනීය
අමුත්තා වූ
කපිතාන්
බන්දුල
ලියනගම
විසිනි.

නව ගුවන් නියමු කණ්ඩායම

අන්තනී රයන් ද සිල්වා,
වමිල විකුමසිංහ, ඩිලේන්දු
ආනන්දප්පා, භර්ෂණී
විජයසිංහ, ජුඩ් රෝගීගේ,
ගෙහාන් ද අල්විස්, ගෙනාල්
මල්වීපතිරණ, වරුණ
සේනාරත්න සහ විරේන්ද්
රඩුගම.



(ප්‍රායාරුණ : නසුල ජ්‍යෙෂ්ඨ කුමාර)

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ වෙබ් අඩවිය

නව මූහුණුවරකින් අන්තර්ජාලයට

www.caa.lk

විශේෂයෙන් නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමත් පරිගණක නැර වෙනත් ජ්‍යෙෂ්ඨ උපකරණ ආදියෙනුත් නිවැරදිව බලා ගැනීමේ හැකියාව සහිතව මෙම අඩවිය නිර්මාණය කෙරීනා. මෙම නව වෙබ් අඩවියේ ඉංග්‍රීසි පිටපත දැනට ක්‍රියාත්මක වන අතර විය නිළ වශයෙන් විළි දැක්වීම පසුගිය ජුත් මස 18 දින සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ සහාපති ජේනරාල් රෝහාන් දැඩ්වත්ත, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ සියලු නිලධාරීන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් අධිකාරියේ පරිග්‍රයේ දී සිදු කෙරීනා.



සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරය සඳහා නව වෙබ් අඩවියක් නිර්මාණ කර එම්බ්ලේක්වීම පසුගියදා සිදුවිණ. 2003 වර්ෂයේ සිටම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරය සතුව වෙබ් අඩවියක් පැවති අතර එය අවශ්‍යතාවය අනුව වරින් වර යාවත්කාලීන කරමින් පවත්වාගෙන යන ලදී.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාව ඉතාම සුරක්ෂිත බවට තහවුරු වූ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 2010

වර්ෂයේ විගණනය වෙනුවෙන් අවසන් වතාවට මෙම වෙබ් අඩවිය නවීකරණය කරන ලද අතර එහිදී එම විගණනයට ගැලපෙන පරිදි සකස් කරන ලදී. එම නව සකස් කිරීම මගින් විගණනයට සාර්ථකව මූහුණදීමේ හැකියාවක් ලැබුණ අතර පසුගිය වසරේ දී වෙබ් අඩවිය යළින් යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා තීරණය කෙරීනා.

මෙහි දී විශේෂ අවධානය යොමු වූයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ

සාමාන්‍ය පාරිභෝගිකයාට මෙන් ම වෘත්තීයම ය දැනුම ඇති අයට ද එකස් තොරතුරු ලබාගත හැකි හා තොරතුරු ලබාදිය හැකි ආකාරයේ අඩවියක් නිර්මාණය කිරීමට ය.

එම අනුව නව වෙබ් අඩවිය නවීන තාක්ෂණික ක්ම උපයෝගී කර ගනිමින් සහ ලෝකයේ මේ හා සමාන වෙනත් වෙබ් අඩවිය අධ්‍යාපනය කරමින් නිර්මාණය කළ අතර එය අප සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයටම ආවේණික අයුරින් නිර්මාණය විනි. විශේෂයෙන් නව තාක්ෂණය භාවිත කිරීම් පරිගණක හැර වෙනත් ජ්‍යෙෂ්ඨ උපකරණ ආදියෙනුත් නිවැරදිව බලා ගැනීමේ හැකියාව සහිතව මෙම අඩවිය නිර්මාණය කෙරීන.

මෙම නව වෙබ් අඩවියේ ඉංග්‍රීසි පිටපත දැනට ක්‍රියාත්මක වන අතර එය නිළ වශයෙන් එම දැක්වීම පසුගිය ජුත් මස 18 දින සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ සහාපති ජේනරාල් රෝහාන් දැඩ්වත්ත, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජේනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එව්. එම්. සී. නිමල්සිර මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරයේ සියලු නිලධාරීන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් අධිකාරී පරිග්‍රයේ දී සිදු කෙරීන.

මෙහි දී අදහස් දක්වමින් නිමල්සිර මහතා සඳහන් කළේ වෙබ් අඩවියකින් කළ හැකි කාර්යාලය ඉතා ඉහළ බවත් එමගින් පාරිභෝගිකයිනට විශාල සේවයක් සැලැසිය හැකි බවත් මෙමගින් අධිකාරයේ පාරිභෝගිකයින්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාණ පරිදි පවත්වා ගැනීමට සියලු දෙනාගේ සහය අවශ්‍ය බවත්ය.

ඉදිරියේ දී මෙම අඩවියේ සිංහල හා දෙමළ හාජා පිටපත් ඉතාමත් ඉක්මනින් අන්තර්ජාලය වෙත නිකුත් කිරීමට නියමිත අතර www.caa.lk යන ලිපිනයෙන් වෙබ් අඩවියට පිවිසිය හැක.

කොළඹ සිට වොෂින් වෙත ගුවන් ගමන්



විනය සමග ඇති ගුවන් ගමන් සහ ව්‍යාපාරික සඛධාන ගක්තිමත් කිරීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ජුලි 1 වනිදා සිට කොළඹ සිට වොෂින් වෙත මෙහෙයුම් ඇරඹීමට සැලසුම්කර ඇත.

කොළඹ සිට වොෂින් වෙත ගමන් ගන්නා ගුවන් යානා නැවත පැමිණීමේ දී බැංකොක් හරහා කොළඹට උගාවීමට සැලසුම්කර තිබේ.

වොෂින් පූවාපොන්ට් ජාත්‍යන්තර සංචාරක සේවා සමාගම හා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මෙම නව ගිවිසුම කොළඹ දී අත්සන් කළහ.

මේ වන විට ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම විනයේ බීංං, ඡැංහයි, කැන්ටන් සහ හොංකොං යන ගමනාන්ත සඳහා සතියක දී ගුවන් ගමන් 15ක් සිදුකරන අතර මෙම නව ගුවන් සේවාව ආරම්භ කිරීමත් සමග තිරිතිග විනයට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා පියාසර කිරීමද ආරම්භ වේ.

මේ පිළිබඳව අදහස් දක්වමින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක තිලධාරී කමිල වත්දුසේනා මහතා සඳහන් කළේ මේ වන විට විනය මෙරට ප්‍රධාන වෙළඳපාලක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇති බැවින් නව ගමනාන්ත හඳුන්වා දෙමින් ගුවන් ගමන් වැඩිකිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරන බවයි.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ වොෂින් පූවාපොන්ඩ් ජාත්‍යන්තර සංචාරක සමාගමේ නියෝජන වශයෙන් කටයුතු කරනුයේ වෝකස් මුළු ආයතනයයි.



ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ නව කාර්යාලයක මධ්‍යස්ථානය

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ කාර්යාල සේවාවන් ව්‍යාප්ත කිරීමේ අරමුණින් නැගෙනහිර පළාතේ

නව කාර්යාලයක් මධ්‍යස්ථානය දිස්ත්‍රික්කයේ විවෘත කර ඇත. කොළඹ ප්‍රදේශයෙන් බැහැරව

ඇති 8 වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම් මගි සේවා කාර්යාලය මෙය වන අතර ත්‍රිකුණාමලය නැගෙනහිරින් වෙරළ තීරයට ආසන්නව තවත් කාර්යාලයක් පිහිටා ඇත.

විවෘත වූ නව කාර්යාලය මගින් මධ්‍යස්ථාන දිස්ත්‍රික්කයේ ඇතුළු දිවයිනේ දකුණු නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල ජනතාවට සේවා සැපයේ. මෙගින් විකවී පත් සේවා, ආසන වෙන්කරවා ගැනීම්, ගුවන් ගමන් කාලසටහන තොරතුරු ඇතුළු විශේෂ සේවා රසක් ජනතාවට ලබාගත හැක.

මේ සමගම Traveller Global (Pvt.) Limited යන ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛ පෙළේ සංචාරක ඒජන්සි ආයතනය එම ප්‍රදේශයේ මගින්ට අනෙකුත් ගුවන් ගමන් සේවා සහ නවානුළු හෝටල් පහසුකම් සේවා ලබාගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් තොරතුරු ඇත.



ଶ୍ରୀ ଲଙ୍କନ୍ତ ଶୈନ୍ୟର ଜୀବନ ଗୁଣନ୍ତ ଗମନ ଆରାଧି

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මේ සතියේ සිට බේත් සහ පැය්හයි වෙත සපුරු ගුවන් ගමන් අරඹන බව එම සමාගම පවසයි. මෙම ගුවන් ගමන් හේතුවෙන් වීනයේ සිට මැගිනට සපුරුව ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණිය හැකි අතර මාලදිවයින වෙත ගමන් කිරීමට අවශ්‍ය මැගින් සඳහා කටුනායකින් හෝ මත්තලින් ඒ වෙත පිටත්වීමට හැකිය.

මිට පෙර බේල්. වෙත සතියක ගුවන් ගමන් වාර 03ක් බැංකොක් තරඟා සිදුකළ අතර ජැංග්හයි වෙත සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 04ක් සිදුකරන ලදී. මේ සඳහා එයාර්බස් A330-200 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් යොලාගැනීමට නියමිතය.



හි ලංකන් ගින්වියාර් සමග කොළඹෙයා ගිවිසුමකට

වත්වරල් සියලුම ප්‍රාග්ධනයේ නවතම සාමාජිකයා
 වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ගින්ඩ්‍යාර සමග
 කොළඹෙහෙයා ගිවිසුමකට එළඹින බව එම
 සමාගම පවතියි. නව සඛුදතා ශ්‍රී ලංකාව සහ
 ස්කෑන්ඩිනොව්‍යානු රටවල් අතර පවතින සංවාරක
 ප්‍රවර්ධනයටද හේතුවනු ඇති.

මෙම හිටිසුම හේතුවෙන් ගිනි එයාර්
 සමාගමේ AY කේතය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ
 තොරා ගත් ගමනාන්ත වන ගැරුණක්රරට්, පැරිස්,
 රෝමය, ලන්ඩන්, බැංකොක් සහ නොංකොං
 ගුවන් ගමන් සදහා එකතු වනු ඇති අතර ශ්‍රී
 ලංකන්හි UL කේතය ගින්ලයාර් හි ගුවන් ගමන්
 වන ගැරුණක්රරට්, පැරිස්, රෝමය, ලන්ඩන් සහ
 ස්ටොක්හෝර්ම්, ඔස්ට්‍රේලියා සහ කොළඹ්හේගන්
 භාවිත වනු ඇතු.



ନବ ଅହାଶନ୍ତର
ଗୃହନ୍ତ କମାଗମି
ଦେକକ୍ଷ

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කරමාන්තයේ පවතින
දිසු සංවර්ධනය හේතුවෙන් තවත් නව
ගුවන් සමාගම දෙකක් ලියාපදිංචි විම
සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ
අවසරය ඉල්ලා ඇති බව වාර්තා වේ.
එම ගුවන් සමාගම දෙක වන්නේ Fly
Me ගුවන් සමාගම සහ IWS ගුවන්
සමාගමයි.

ශ්‍රී ලංකිකයෙකු ප්‍රථමවරට

ඉරාකයේ උණුසුම් වායු බැලුනයක් පියාසර කරයි

ශ්‍රී ලංකික උණුසුම් වායු බැලුන නියමුවක් වන කළිතාන් වින්තක ජයසිංහ මහතා ප්‍රථම වරට ඉරාකයේ, කුරුඩාසිංහගැනයේ දී උණුසුම් වායු බැලුන පියසැරියක් සඳහා එක්ව ඇත. මෙම ප්‍රදේශය තුළ උණුසුම් වායු බැලුන පියසැරියක් සඳහා එක්වූ ප්‍රථම ශ්‍රී ලංකිකයා ලෙස මට ඇත්තේ ඉතා සතුවක්, එ වගේම නිහතමානී ආච්මිලරයක්, කළිතාන් වින්තක පවසයි.

හෙතු සිය වායු බැලුන උපදේශක මෙන්ම නියමු බලපත්‍රය ලබාගෙන ඇත්තේ ඇමරිකානු ගෙබරල් ඒවිජ්ජන් ඒජන්සිය වෙතින් වන අතර ඔහු දකුණු ආසියානුකරයේ එවැන්නාක් කළ පළමුවන්නාද වේ.

හෙතු මේ වන විටත් ඉරාකයේ උණුසුම් වායු බැලුන නියමුවක් ලෙස කටයුතු කරයි.



ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රථම A321 යානාව

4R-ABQ යන අංකයෙන් ලියාපදිංචි කර ඇති මෙම යානාව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රථම එයාර්බස් A321 යානාවයි. කටාර් ගුවන් සමාගමේ භාවිතයෙන් පසුව මේ වසරේ දී මෙම යානාව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා පවුලට එක්වීණි.

මෙම ජායාරූපය රෝබර්ට් කොලෙක් නමැති ජායාරූප ඕල්පිතය විසින් වෙක් ජනරජයේ ඔස්ට්‍රාවා ගුවන් තොටුපළේ දී ජායාරූපගත කරනු ලැබුවකි.





ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම

‘නඩත්තු සහ අලිත්වයියා කිරීමේ’ (MRO) සහ පුහුණු පහසුකම් මත්තලට ගෙයයි

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම එහි
 සංවාරක මගින් වෙනුවෙන් කෙරෙන
 මෙහෙයුම් සහ නඩත්තු භා ප්‍රභූතු
 වීමේ ක්‍රියාකාරකම් ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන
 ජාතකන්තර ගුවන් තොටුපළ වන
 මත්තල ගුවන් තොටුපළ ගෙනයාමට
 තීරුණය කර ඇත.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්
තොටුපළ 2013 මාර්තු මාසයේද ශ්‍රී
ලංකාවේ පිහිටුවෙනු ලැබුවේ සංචාරක
කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ මූලික
අරමුණ ඇතිවය. කෙසේ වෙතන්
කොළඹ දින්දාරනායක ජාත්‍යන්තර
ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකාවේ වැඩිම
මෙහෙයුම් ප්‍රමාණයක් තවමත් සිදු
කිරීන බඳායි.

ଶ୍ରୀ ଲଙ୍କନ୍ ଗୁଵନ୍ ସମାଗମେ ପ୍ରଦୀନ
ବିଦ୍ୟାୟକ ତିଳଦିବିର କଲେଲ ଉନ୍ନତିରେ
ମହାନ୍ ମାଧ୍ୟ ଅମତିରେ ପ୍ରକାଶ କଲେ ଶ୍ରୀ
ଲଙ୍କନ୍ ଗୁଵନ୍ ସମାଗମ ବିନୋଦନ୍ତମକ
କରିଛୁ ଏହାର ଗମନ୍ କରନ ମରିନ୍ଦର
ନାମ ଅନ୍ତରେକିମକ୍ ଲବ୍ଧିତ ଆରମ୍ଭନ୍ କର

କଣିତିଙ୍କ ଲମ୍ବନାଳ ରୂପତଃଙ୍କୁର ରୁବନ୍ଦେ
କୋପ୍ରାପାର ଶିଥ ମର୍ଗିଙ୍କ ଜମିବନ୍ଦି
କିରିମରି ଅଳଙ୍କୁକୁ କରନ ବିବିଦ. ଶିମେନ୍ତମ
କପ୍ରାନ୍ତାଙ୍କ ରୁବନ୍ଦେ କୋପ୍ରାପାରଙ୍କେ ଶିଦ୍ଧିବନ
ତଢିବଢିଯ ଅଵମ କିରିମରି ତଥିର ଶିକ୍
ଅରମନୁକୁ ବିବ ଜଳଙ୍ଗଙ୍କ କଳେ ଯ.

ଓଡ଼ିରୀଙ୍କେ ଦୈ ପାଦି ବନ ମେହେଯୁମି
ପ୍ରମାଣୀଯ ଅନୁଵ ପାର୍ଶ୍ଵକ ମରି ମେହେଯୁମି
ଦାରିତା ହାତିଯାବ ଦୂରତ ପାଲିତିନ
ଲକ୍ଷ ଦୂରଯକ ପ୍ରମାଣୀଙ୍କେ ଜିବ ଉହାଲୁ
ନରମୀର ଗୁପ୍ତନ୍ ତୋବ୍ରିପାଳ ବଲଦାରିନ୍
ଅଭ୍ୟାସ କରିବେ. ଶ୍ରୀ ଲଙ୍କନ୍ ଗୁପ୍ତନ୍
କମାଗମ ମନ୍ତ୍ରନାଳ ବେତ ଗୁପ୍ତନ୍ ଗମନ୍
15କୁ ପମତ୍ତ ସନ୍ଧିଯକର ଜ୍ଞାନକରନ୍ ଲବିନ
ଅତର ଦୈତ୍ୟ ଶୁନଶ୍ଶତର ଗମନ୍ତିଲା
ଅତରମାଦେ ଜ୍ଞାନୀନାଙ୍କୁ ଲେଖ ଦ ମେମ
ଗୁପ୍ତନ୍ ତୋବ୍ରିପାଳ ହରହୁ ମେହେଯୁମି
ଜ୍ଞାନକରନ୍ ଲବଦି. ଲିଲେଖମ ଶ୍ରୀ ଲଙ୍କନ୍
ଗୁପ୍ତନ୍ କମାଗମ ଦେଖିଯ କମାଗମ କରିବେ
ବେନୁବେନ୍ ଦ କୁଠି ପଦନମ ମତ ମନ୍ତ୍ରନାଳ
ବେତ ମେହେଯୁମି ଶିଖାଲ ଗନ୍ଧନକୁ ଜ୍ଞାନକରନ୍ ଲବଦି.

දැනට මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත
සි ලංකන්, මිගින්, උරයි කුඩායි හා
රෝටානා පෙරී යන ගුවන් සමාගම්
මෙහෙයුම් සිදකරන බඳයි.

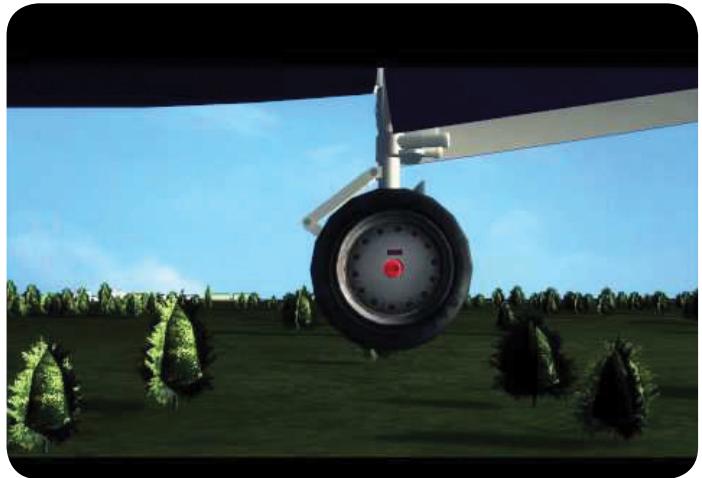
තවදුරටත් අදහස් දක්වමින්
 වන්දෙස්හි මහතා සඳහන් කළේ
 ශ්‍රී ලංකන් ඉවන් සමාගම වෙත
 ලැබෙන භඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා
 කටයුතු සඳහා වන ව්‍යාපාරක
 අවස්ථාවන් සහ ක්‍රියාකාරකම්
 මත්තල නව පාත්‍රන්තර ගුවන්
 නොවුපළ වෙත ගොමුකරනු ලබන
 බවත් වී සඳහා වෙනත් ආයතනයක්
 සමග සම්බන්ධාවක් ඇතිව හෝ
 නොමැතිව හෝ විම කටයුතු සිදු
 කිරීමට පූජනයක් කරන බවත් ය.

අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් දියුණු
 කර ගත් විගස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන්
 සමාගමේ ප්‍රතුණු කිරීමේ කටයුතු
 ද මත්තල නව ගුවන් තොටුපළ
 පරිශ්‍රයට ගෙන යාමට අදහස්
 කරන බව සඳහන් කළ ඒ මහතා
 බොහෝටිට ලබන වසරේ මැදු
 භාගයේ දී විය සිදුවනු ඇතැයි
 සඳහන් කළේ ය.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගමේ ටික්ටිපත් පායමාලාවේ 70 වන සහතිකපත් ප්‍රදානේත්සවය



ජාත්‍යන්තර ගුවන් ටික්ටිපත් ප්‍රභූණු ඇක්බිමිය විසින් පවත්වනු ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ටික්ටිපත් ප්‍රභූණු පායමාලාවේ 70 වන සහතිකපත් ප්‍රදානේත්සවය පසුයියදා කොළඹ ගුෂ්න්ඩි ඔරියන්ටල් හෝටලයේ දී උත්සවාකාරයෙන් පැවැත්වීණ. මෙහි ප්‍රධාන ආරාධිතයා ලෙස ඇතැකස් ආයතනයේ අලෙවි කළමනාකාර අර්ථ් විරතුෂ්‍ය මහතා සහභාගි වූ අතර ජාත්‍යන්තර සංචාරක උපදේශකවරයකු මෙන්ම ප්‍රභූණු ඇක්බිමියේ වානිශීය උපදේශකවරයකු සහ පායමාලාව පවත්වන ලද දිනාල් පෙරේරා මහතාද එම අවස්ථාට සහභාගි විය.



දක්ෂීණ අධිවේගි මාර්ගයට ගුවන් යානයක රෝදයක් කඩාවැටී ඇති බව වාර්තා වේ. මෙම රෝදය පොදුගලික ගුවන් ප්‍රභූණු පාසලකට අයත් ප්‍රභූණු ගුවන් යානයක බවත් එම ගුවන් යානය නිරුපිතව ගොඩබස්සවා ඇති බවද ගුවන් හමුදාව පවසා ඇති.



අැස්පයර් වීවිෂේෂන් ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානේත්සවය - 2014

අැස්පයර් ආයතනයේ ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානේත්සවය 2014 අප්‍රේල් මස 19 වනදා බොරලුස්ගම්මුව ගෝල්ඩින් රෝස් හෝටලයේදී උත්කර්ෂවත් අන්දමින් පැවැත්වීණි. මෙහිදී අැස්පයර් ආයතනය කුල 'ගුවන් සේවා සහ සංචාරක කළමනාකරණ' උසස් ඩිප්ලෝමා පායමාලා සම්පූර්ණ කළ දිෂ්‍ය දිෂ්‍යවන් 25

දෙනකු සිය සහතික පත්‍ර ලබාගන්නා ලදී.

මෙහි ප්‍රධාන අමුත්තා වශයෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ, ගුවන් මෙහෙයුම් අංශ ප්‍රධානී කිහිපාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා සහභාගි විය.

මිපන් ස්කයිස් වෙත සේස්නා 172 ගුවන් යානයක්

මිපන් ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසල සිය පාසලේ සිසුන්ගේ අධ්‍යාපනික පහසුව රැදෙසා සේස්නා 172 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් සිය පාසල වෙත මිලදී ගෙන ඇත. නව යානය සමඟ එම පුහුණු පාසල සතු ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 03ක් බවට පත්වේ. මේ පිළිබඳ අදහස් දැක්වූ එම පාසලේ සහායති, එම්. ඩී. එච්. ප්‍රනාන්දු මහතා පැවසුවේ මෙය තම සිසුන්ට ඉතා වැදගත් වන බවත් එමගින් පියසුරියන් පිළිබඳ වැඩිදුර තොරතුරු අධ්‍යයනය කළ හැකි බවත්ය.



මහින් ගුවන් යානා සඳහා ර්ටොප්ස් අනුමැතිය

පැය දෙකක් දක්වා ඉහළට

රජයේ සමාගමක් ලෙස මෙන්ම අඩුම්ල ගුවන් සේවයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සිය ගුවන් ඇශීය සඳහා පැය දෙකක් කාලයක් දක්වා ර්ටොප්ස් මෙහෙයුම් අනුමැතිය දිරසකර ගැනීමට සමත්ව ඇති බව වාර්තා වේ. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් මෙම අනුමැතිය ලබාදෙන අතර මෙම අනුමැතිය ලබාගැනීම මගින් දෙනු ලැබේයේ පවතින සිෂේල්ස් වැනි ගමනාන්ත වෙත

මුලතිව් මුහුදේ තිබේ හෙලිකොප්ටර් යානයක සහ්බන් කොටස් සොයාගැනී



මුලතිව්වලට උතුරින් වලෙයි මුහුදු පුදේශයේ තිබේ ගුවන් හමුදාවට අයත් බවට සැකකෙරෙන හෙලිකොප්ටර් යානයක කොටස් කිහිපයක් හමු වී තිබේ.

නාවික හමුදා මාධ්‍ය ප්‍රකාශක, කමාන්ඩර් කොෂල වර්ණසුරිය මහතා පැවසුවේ, උතුරු නාවික විධානයට අයත් කිමිදුම්කරුවන් පිරිසක් විසින් පසුගියදා එම කොටස් සොයාගනු ලැබ ඇති බවයි.

ගුවන් හමුදාව විසින් එහි ඉදිරි පරීක්ෂණ කටයුතු සිදුකිරීමට නියමිතය.

නිවිස් ගස්ටි

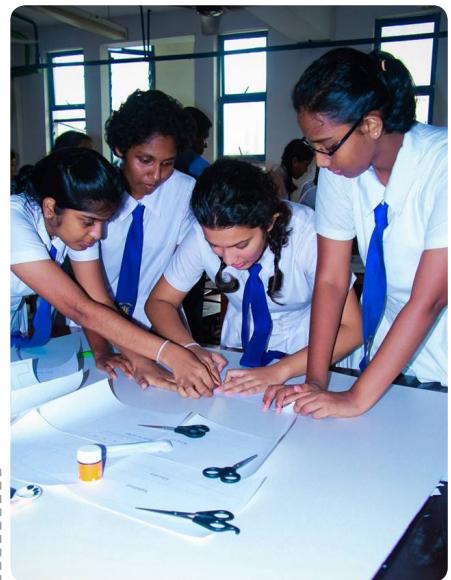


මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම වඩා පහසු වන බව මිහින් ලංකා පවසයි.

ර්ටොප්ස් යනු ද්විත්ව ඒන්ත්න් සහිත ගුවන් යානා සඳහා කෙටි ගුවන් මාර්ග මස්සේ ගුවන් ගමනාන්ත (ගුවන් තොටුපළ අවම කළාප මස්සේ) කරා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමට ලබාගත යුතු අනුමැතියකි.

මියුසියස් විද්‍යාලයේ දී ආදර්ශ ගුවන් යානා වැඩමුව්වක්

ඒම්පියන් ඒවිෂේපන් ආයතනයේ සමග එක්ව කොළඹ මියුසියස් විද්‍යාලයේ ගුවන් පියාසර සංගමය පසුගිය ජුනි මස 17දා සිය සංගමයේ සාමාජිකාවන් වෙනුවෙන් ආදර්ශ ගුවන් යානා වැඩමුව්වක් සංවිධානය කර තිබේ. මෙම වැඩසටහන පාසල් සිසුන් රෘසකේ සහභාගිත්වයෙන් ඉතා සාර්ථක අන්දමින් පැවති අතර වැඩමුව්ව උසස් පෙළ සිසුවියනට හා පහළ පන්තිවල සිසුවියන්ට ලෙස වෙනම සංවිධානය කර තිබුණි.



හෙලිටුවර්ස් සංචාරකයින් රෝ ටැබ ගුවන් ගෙනයයි



මෙරටට පැමිණෙන සංචාරකයින්ට වඩාත් ආකර්ෂණීය අත්දැකීමක් සහ කාර්යක්ෂම ගමන් පහසුවක් ලබාදීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සහ සංචාරක මණ්ඩලය එක්ව විශේෂ ප්‍රවාහන වැඩසටහනක් පසුගියදා ආරම්භ කරන ලදී.

මෙම වැඩසටහන යටතේ සංචාරකයින් 130 දෙනැකු තුළර සිට කොළඹල දක්වා එම අයි 17 හෙළිංගප්පේර යානා 06ක් භාවිත කරමින් රැගෙන යන ලදී. මෙය එම අයි 17 හෙළිංගප්පේර 06ක් එක් වාණිජ ගුවන් ගමනක් සඳහා යොදාගත් ප්‍රථම අවස්ථාවද වේ.

2009 ජූලි 21 සිට සිය වාණිජ ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලද හෙලිටුවර්ස් ගුවන් සමාගම මේ දක්වා කුලී ගුවන් ගමන් වාර 2,423ක් සිදුකර ඇති.

(ගුවන් හමුදා වෙබ් අධ්‍යික පැසිරිනි.)

ගිරිස් ගුවන් සමාගමට නව ගුවන් ගානයක්

ගිරිස් එයාර් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සිය පියසුරියන් සඳහා මැක්ංඩානල් බිජ්ලස් සමාග මේ නිෂ්පාදනයක් වන MD 82 ගුවන් යානයක් මිලදී ගෙන ඇත. මේ තම සමාගමේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා යොදාගත්නා බව එම සමාගම පවසයි.



පියංකර ජයරත්න අමාත්‍යතුමා මධ්‍යකලපුව ගුවන් තොටුපළ නිරික්ෂණය කරයි

සංචාරක කටයුතු වල වර්ධනයන් සම්ඟින් මේ වන විට නවීකරණ කටයුතු සිදුවෙමින් පවතින මධ්‍යකලපුව අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ නිරික්ෂණ වාරිකාවකට පසුගියදා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමන් එක්විය.

මෙම නිරික්ෂණ වාරිකාව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෛද්‍ය රුවින්ද රුබිරු, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ සහාපති, ජෙනරාල් රෝහාන් දළවත්ත, සිවිල් ගුවන් සේවාඅධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් එව් එම සි නිමල්සිරි, සි/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාග මේ උප සහාපති කමල් රත්ත්ත යන මහත්වරුන් අමාත්‍යවරයා සමග එක්විය.



ඉන්ද්‍රියිසියානු පාපැදිකරුවන් පිරිසකට මිනින් ලංකා අනුග්‍රහය

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන ලිඛින් ලංකා ගුවන් සමාගම ඉන්ද්‍රියිසියානු පාපැදිකරුවන් කණ්ඩායමකට ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට අනුග්‍රහය ලබාදී ඇති බව වාර්තා වේ. ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණී එම පාපැදිකරුවන් ඔවුන්ගේ පාපැදි ගමන හමුබන්තොටින් ආරම්භ කර ඇති අතර මිගුවුව හරහා කොළඹින් අවසන් කර ඇතේ. එම කණ්ඩායමේ සියලු සම්බන්ධිකරණ කටයුතු සිදුකර ඇත්තේ Sporttreizeen ආයතනයයි.

මස්කට් සිට ආ ගුවන් ගානයක් හදිනියේ මෘත්‍යල ගොඩබසකවයි

මිමාතයේ මස්කට් අගනුවර සිට මෙරටට පැමිණී ගුවන් යානයක් හදිනි තත්ත්වයක් මත මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට ගොඩබස්සවා ඇති.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට අයන් මෙම යානය කුටුනායක ගුවන් තොටුපළට පැමිණීමට නියමිතව තිබූ නමුත් පැවති අයහැපත් කාලගුණික තත්ත්වය ව්‍යාත් දරුණු අතට හැරීම හේතුවෙන් මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත ගොඩබස්සවා ඇති බව වාර්තා වේ.

මිහින් ලංකා ගුවන් යානාවල ව්‍යාපාරික පත්‍රිය සුදානම්

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය සිය ගුවන් යානාවන්හි ව්‍යාපාරික පහසුකම් එළඹින මැයි මස 25දා සිට ආරම්භ කිරීමට සුදානම් බව එම සමාගම පවසයි. මෙම පහසුකම් අවම මිලක් යටතේ ඉතා සුව පහසු අපුරුන් නිර්මාණයකාට ඇති බවද වාර්තා වේ.



මිහින් ලංකා මෙධාන් නූවර සිට මුල්ම සංචාරක කණ්ඩායම රැගෙන එය

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සිය ප්‍රථම විශාලතම සංචාරක කණ්ඩායම ඉන්දුතිසියාවේ මෙධාන් නූවර සිට මෙරටට රැගෙන එනු ලැබේය. 18 දෙනෙකුගෙන් සමන්වීත මෙම කණ්ඩායම ආගමික ස්ථාන ඇතුළු ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධ ආකර්ෂණීය ස්ථාන රැසක් නැරඹා ඇති බවද වාර්තා වේ.

ලංකා ස්පේශ්‍ලරයිසන් සංචාරක ආයතනය මගින් මෙම කණ්ඩායමේ සම්බන්ධිකරණ කටයුතු සිදුකර ඇත.



පියංකර ජුවන් මැතිතුමා අම්පාර ගුවන් තොටුපළේ නිරික්ෂණ වාරිකාවක

අම්පාර යනු මෙම කාලවකවානුව තුළ සංචාරක කරමාන්තය අතින් ගත් කළ ඉතා ඉහළ වැදගත් පුදේශයකි. විශේෂයෙන්ම ආරුගම්බේ වෙරළ තීරය සංචාරකයින්ගේ නිබඳ ආකර්ෂණයට ලක්වේ.

අම්පාර මෙන්ම නැගෙනහිර පළාතේ සංචාරක කරමාන්තයේ තවදුරටත් වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් අම්පාර ගුවන් තොටුපළ කටයුතු තවදුරටත් පුළුල් කිරීම පිළිබඳ කටයුතු සොයා බැලීම වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා ඇතුළු විශේෂ කණ්ඩායමක් 2014 මැයි මස 29 දින විශේෂ නිරික්ෂණ වාරිකාවක නිරත විය.

නිරික්ෂණ වාරිකාව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෙවදා රැඹින්ද රැබේරු, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ සභාපති ජේනරාල් රෝහාන් දළුවත්ත, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ ජේනරාල් එව්. එම්. සී. නිමල්සිර, සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම මේ උප සභාපති කමල් රත්වත්තේ යන මහත්වරුන් අමාත්‍යතුමා සමග එක්විය.





පියංකර ජ්‍යෙත්ත්න අමාත්‍යත්වමා මතතල දුන්ධින ගබඩා කෘෂිකරණය නිරීක්ෂණය කරයි

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජ්‍යෙත්ත්න, නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගිතාංජන ගුණවර්ධන, හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් පාරැලිමේන්තු මන්ත්‍රී නාමල් රාජ්‍යපක්ෂ යන මහත්වරුන් ඇතුළු පිරිසක් පසුගියදා මතතල රාජ්‍යපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ පරිගුයේ ඉන්ධන ගබඩා සංකීරණය නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

නාලන්දා ගුවන් තියෙකර කංගමය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා අංගනයේ වාරිකාවක



කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයිය ගුවන් පියාසර සංගමයේ සාමාජිකයින් පසුගිය මාරුතු මස 31දා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා අංගනයේ වාරිකාවක් සඳහා එක්වී ඇත. මෙම අධ්‍යාපනික වාරිකාව සඳහා එම සංගමයේ සාමාජිකයින් 100 දෙනකු පමණ සහභාගි වී ඇත.

බ්‍රිතියින් පැවති ATM 2014 හිඳු ශ්‍රී ලංකන් සහ මහින් පුදර්ගෙන කුටී වෙත දැඩි ආකර්ෂණ්‍යක්



ශ්‍රී ලංකා සංචාරක පුවරුදන කාර්යාලයේ මගපෙන්වීම තුළින් සහ බ්‍රිතියින් ශ්‍රී ලංකා තානාපති කාර්යාලය සංවිධානය කරන ලද ATM 2014 පුදර්ගෙනය පසුගියදා බ්‍රිතියින් හිඳු සාර්ථකව

නිමවිය. සංචාරක අංශයේ නමක් දිනාගත් පුමුබ පෙළේ ආයතන 53ක් සහභාගි වූ මෙම පුදර්ගෙනයට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සහ මහින් ලංකා ගුවන් සමාගම ද සිය පුදර්ගෙන කුටී එක්කර තිබුයේ සිත්පුදෙන්නා සූඩ් අයුරිනි.

ඒ අතරම විරාගත සම්පූදායට මුල්කුතු බලධැමීන් උත්සව කටයුතු ආරම්භ කරන ලද අතර මෙහිදී ප්‍රධාන ආරාධිත අමුත්තන් අතරට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සහාපති නිශාන්ත විතුමසිංහ මහතාද එක් විය.

නවසේලන්ත ශ්‍රී ලංකා

නව ගුවන් සේවා ගිවිසුමක්

ශ්‍රී ලංකාව සමග නව ගුවන් ගමන් සේවාවක් ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව නවසේලන්ත ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ගෙරි බවුන්ලි පසුගියදා එරට මාධ්‍ය වෙත පවසා ඇත. මෙම ගුවන් ගමන් සේවාවට ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළු තවත් ගමනාන්ත දෙකක් ඇතුළත් වන අතර එමගින් අදාළ ගුවන් මැගිනට ශ්‍රී ලංකාවට පමණක්

හෝ අනෙකුත් ගමනාන්ත දෙක ඇතුළුව ගුවන් රිකට් පන් ලබා ගත හැකි බවද ඔහු පවසා ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළු ගමනාන්ත 14කින් යුත් මෙම ගිවිසුම නවසේලන්ත කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති බවත් මෙමගින් නවසේලන්ත මගින්ගේ ගුවන් ගමන් තවත් පහසුවන බවත් ඔහු වැශිශ්‍රාවත් පවසා ඇත.

nzherald.co.nz





වෛද්‍ය පද්මතිනී රාජපක්ෂ අනියෝගතා ගුරතා දැනුම මිනුම තරගාවලිය

කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයිය ගුවන් පියාසර සංගමය විසින් වාර්ෂිකව පවත්වනු ලබන දැනුම මිනුම තරගාවලියේ 2014 වසරේ තරගාවලියේ ප්‍රථම වටයේ සහ දෙවන වටයේ තරග පසුගිය ජූනි 03 එක කොළඹ නාලන්දා විද්‍යාලයි ය ප්‍රධාන ගාලාවේ දිසාර්ථක ලෙස අවසන් විය.

වෛද්‍ය පද්මතිනී රාජපක්ෂ අනියෝගතා ගුරතාවය වෙනුවෙන් පවත්වනු ලැබූ මෙවර තරගාවලියේ ප්‍රථම වටය සඳහා කොළඹ රාජකීය, ඩී.එස්. සේනානානායක, ආනන්ද, විශාලා, අනුලා, ගේත්තී සහ කුරුණෑගල මිලයදේව විද්‍යාලය යන විද්‍යාල වල ගුවන් පියාසර සංගම් තියෙළතනය කරමින් පාසල් දිනු දිනුවන් සහභාගි වූ අතර එහි දෙවන වටය සඳහා කොළඹ ආනන්ද, රාජකීය, විශාලා, සහ අනුලා යන විද්‍යාල තේරීපත්ව ඇත.

ඡාන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආක්‍රිතානු කළුම්ය අධ්‍යක්ෂකතුම් ක්විල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සහාත්මකතුම් හමුවේ



ලෝක පරිසර දිනය වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන ගුවන් සමාගමේ විශේෂ සේවාවක්

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ජූනි 5 වන දින ලෝක පරිසර දිනය වෙනුවෙන් "Raise your voice" not the sea level" යන පායය තේමා කර ගනිමින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පරිසර හිතකාම් වැඩි පිළිවෙළකට විශේෂ දායකත්වයක් ලබා දෙන කොළ කණ්ඩායම විසින් පරිසර හිතකාම් ක්‍රියාත්මක සැපයුම් යොමු කිරීම් සංවිධානය කර තිබූ බව වාර්තා වේ.

ඉහත ක්‍රියාකාරකම්වල ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පරිසර හිතකාම් සංරක්ෂණ වැඩිපිළිවෙළ, යාන්ත්‍රික ගක්ති ඉතිරිකිරීම උපක්‍රම සහ ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර සංවිධානය සමග ඇති සම්බන්ධතා

දියුණු කිරීම සඳහා ය. තවද ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පරිසර වෙබ් අඩවියක් ලගදීම විවෘත වන බවත් එහිදී ගුවන් සමාගමේ පරිසර හිතකාම් වැඩි ක්‍රියාකාරකම්වල සියලු තොරතුරු දැක්වීමටත් ගුවන් සමාගමේ බලාපොරොත්තු වේ.

වැඩිදුරටත් පරිසර දිනය වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විශේෂ විනු තරගයක් කාර්යය මණ්ඩලයේ දරුවන් වෙනුවෙන් වයස් පන්ති දෙකකට සංවිධානය කර තිබූ වේ.

පසුගිය වසරේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ලෝක පරිසර දිනය වෙනුවෙන් ජ්‍රී වායු ඉන්ධන නිපදවන පද්ධතියක් ස්ථාපනය කරන ලද අතර එය මේ වන විටත් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන ආපන ගාලාවේ අවශ්‍යතාවයන් සඳහා භාවිතා කරයි.

පසුගියදා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආක්‍රිතානු කළුම්ය අධ්‍යක්ෂ, අරුන් මිග්‍රා මහතා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහාපති, ජේනරාල් රෝහාන් දළුවත්ත මහතා හමුවිය. මෙම විශේෂ රස්වීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යාල පරිග්‍රයේදී සිදුවූ අතර ඒ සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ උප සහාපති සරත් ජයසුන්දර මහතා සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජේනරාල් අධ්‍යක්ෂ පරාකුම දිසානායක මහතාද සහභාගි විය.

**ශ්‍රී ලංකන්,
හොතිවෙලු සමිභි
ගුවන් යානා**

නඩත්තු කොළඹතුවකට

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ මෙන්ම ඇමරිකාවේ විශාලතම ගුවන් යානා එන්ජින් සහ ගුවන් තාක්ෂණයට සම්බන්ධ ඉලෙක්ට්‍රොනික මෙවලම් නිෂ්පාදන සමාගමක් වන හොතිවෙල් ඒරෝස්ලේස් සමාගම සමඟින් නව ගිවිසුම් කිහිපයකට එළඹ ඇති බව වාර්තා වේ. මෙමගින් තම ගුවන් සමාගමෙහි කාර්යක්ෂමතාවය තවත් ඉහළ තැබූ හැකි බව ශ්‍රී ලංකන් පවසයි.

ශ්‍රී ලංකන් හි සියලු ගුවන් යානා සඳහා සවිකර ඇති සහායක ජව පද්ධතින් වඩාත් නිවැරදිව සහ අවම වියදමක් යටතේ මෙම ගිවිසුම් හරහා ඉදිරියේ දී නඩත්තු කිරීමට තියමින ය. එමෙන්ම සන්නිවේදන සහ ගෙන තාක්ෂණය සඳහා භාවිත කරන දාඩාග, දත්ත වාර්තාකරණ පද්ධතිය වැනි අංගද හොතිවෙල් තාක්ෂණය යටතේ ඉදිරියේ දී නඩත්තු කිරීමට තියමිනය.



ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් සිදුකරනු ලබන සමාජ සත්කාර මෙහෙවරේ තවත් අංගයක් ලෙස පසුගියා දෙමාපියන් අහිමි දරුවන් 113 දෙනකු සඳහා මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත විශේෂ ගුවන් වාරිකාවක් ලබාදෙන ලදී. මෙය අඛණ්ඩව දෙවන වසරටත් සිදුකරන ලද සත් කාර්යයකි.

මෙහිදී දරුවන් රැගේ UL4001 දරන ගුවන් යානය පැය 1යේ මිනින්තු 45 ක කාලයක් තුළ තුවර, තුවරල්ලිය, ශ්‍රී පාදය සහ ගුන්පසුව වෙරළ තීරය ඔස්සේ හම්බන්තොට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙතට ප්‍රගාවිය.

ඡායාරූපය - සුලේඛන ගමගේ



ශ්‍රී ලංකන්, ඉන්ධිගෝ සමග දිගුකාලීන ගිවිසුමකට

පසුගියදා ඉන්දිය ගුවන් සමාගමක් වන ඉන්ධිගෝ ගුවන් සමාගම සමඟ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම දිරිස කාලීන ගිවිසුමකට එක් විය. ගුවන් යානා නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් මෙසේ ගිවිසුම් ගත්තු අතර එය ඉදිරියේදී මූල්‍යමය අතින් ශ්‍රී

ලංකාවට වඩා වාසිසහගත වනු ඇති බවද වාර්තා වේ.

ගිවිසුම්ගත කාලය කොපමෙන්ද යන්න තවම සඳහන් තොවන අතර එය පසුගිය අල්ලේ මස 01 වනදා සිට ආරම්භ විය.

ශ්‍රී ලංකන් කොරෝ දෙවන කිහින තියකැරිය





ග්‍රන්ස් මුල්නර් බෝඩිං 777 යානයක් කමුයකින් අදිය...

සිස්ට්‍රීයානු ගක්තිවහන්තයා, යන අන්වරීර නාමයෙහේ හඳුන්වෙන ග්‍රන්ස් මුල්නර් නම් පුද්ගලය බෝඩිං 777 වර්ගයේ සුවිසල් ගුවන් යානයක් කමුයක් හාවිත කරමින් මේටර 14.5ක් දුර ඇදුගෙන ගොස් ඇති බව සිස්ට්‍රීයානු ගුවන් සේවය වාර්තා කොට ඇත. ඔහු මේ දැස්කමලත් සමගින් වාර්තා පොත්ද අවත් කරන ලදී.



**Austrian Rock
pulled an Austrian Airlines
Boeing 777**

Franz Müllner did it on 23 June 2014. He pulled an Austrian Airlines Boeing 777 for 14.5 meters using sheer muscle-power!

කැන්බරා, ගුවන් තල්මසා

කැන්බරා ගුවන් තල්මසා, නම් අඩි 110 ක පමණ උසකින් යුතු තල්මසකුගේ හැඩය ගත් උණුසුම් වායු බැහුනයක් පසුගිය දා ඕස්ට්‍රෙලියාවේ අගනුවර වන කැන්බරා ගුවනේ පියාසර කරනු දක්නට ලැබේ. මූහුද සන්වයකු ප්‍රථම වරට ගුවනේ පියාමිනු දුටු කැන්බරා නගරයේ ජනතාව ඉන් ඉතා වින්දනයක් ලද බව ඕස්ට්‍රෙලියානු මාධ්‍ය වාර්තා කර තිබුණි.

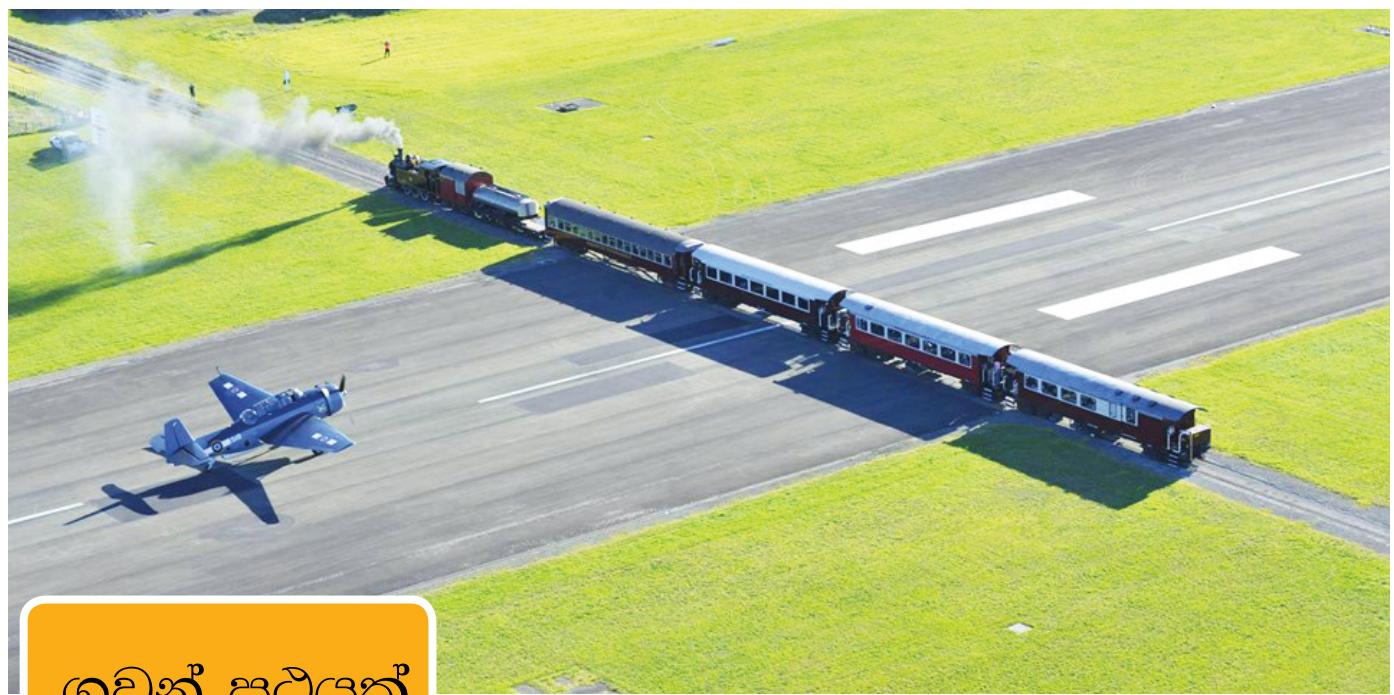


ගොමියුලා වන් රථයක් හා F/A-18 හෝරනට් ප්‍රහාරක යානාවක් විකම ගුවන් පටයේ

පසුගිය දිනයක නැගෙනහිර ඕස්ට්‍රෙලියානු ගුවන් හමුදා මූලස්ථානයේ දී ලොව ප්‍රථමවරට ගොමියුලා වන් රථයක් හා F/A-18 හෝරනට් වර්ගයේ ප්‍රහාරක යානාවක් එකම ගුවන් පටයේ දාවනය වූ ආකාරය මෙම ජායාරූපයේ දැක්වේ.

රෙඩ් බුල් කණ්ඩායමේ සුවිර බාවන ගුර බැනියල් රිකාබේ මෙම ගොමියුලා වන් රථය පදනා ඇති අතර F/A-18 හෝරනට් යානාව රෝයල් ඕස්ට්‍රෙලියානු ගුවන් හමුදා නියමු මැසිකල් කේසිටිල් විසින් පදනා ඇත.





ගුවන් පරියක් මැදින් යන රේල්පාරක්

නවසිලන්තයේ පිහිටි කුඩා ගුවන් තොටුපළලක් වන ගිස්බෝර්න් ගුවන් තොටුපළල සුවිශේෂී ගුවන් තොටුපළලක් වන්නේ එහි ගුවන් දාවන පරිය හරහා රේල් පාරක් ඉදිකර තිබේ ම හේතුවෙනි. හෙක්ටාර 160 ක් පූරාවට පැතිරී ඇති මෙම ගුවන් තොටුපළල තුළ තණ

කොළ සහිත කුඩා ගුවන් පථ 03 ක් සහ එක් ප්‍රධාන ගුවන් දාවන පරියක් පිහිටා ඇත. එම ගුවන් දාවන පරිය මැදින් දිවෙන මෙම රේල් පාර උතුරු පල්ලමස්ටෝන් සිට ගිස්බෝර්න් දක්වා මෙන් කෙරේ.

දැන් නොමැතිව ගුවන් යානා පැදැවීමට බලපත් ලබාගත් කාන්තාව

පෙසිකා කොස් යනු උපතින්ම දැන් අහිමි වූ තැනැත්තියකි. නමත් ඇයට ලිවිමේ, විසිප්පිරිමේ, රිය පැදැවීමේ, නිස පිරිමේ, දුරකථන හාවිත ඇතුළු කටයුතු රායියක් තතිව සිදුකර ගැනීමේ හැකියාව පවතී.

ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ, ඇරිසේස්නා හි වස්කන් ප්‍රදේශයේ උපත ලබා ඇති ඇයට තරුණ හැකියාව පවතින අතර වසි ක්න්බේෂ් ක්‍රිඩාවේ කළ පටිධාරිනියකි. ඇයට රිය පැදැවීමේදී කිසිදු සිමාවක් පනවා තොමැති අතර සාමාන්‍ය පුද්ගලයකුගේ පරිදිම බලපත්‍රය ලැබේ ඇත. ගුවන් යානා පැදැවීමේ හැකියාවද පවතින ඇයට විනාඩියකදී වයිප් කළ හැකි වචන ප්‍රමාණය 25කි.





ල්‍යේංයනා ගුවන් සමාගමට ප්‍රථම A380 යානය

දකුණු කොරියානු ගුවන් සමාගමක් වන ඒශේයන් ගුවන් සමාගම වෙත ප්‍රථම එයාර්බස් A380 යානය ලබා ගැනීම පසුගියදා සිදුවිය. ඒ A380 යානා ප්‍රවුත්‍රේ 11 වැනි පාරිහෝජිකයා ලෙස ය. ප්‍රාග්ධනය ටොලුප්ස් හි පැවති උත්ස්වයකින් අනුරූප ඒශේයන් ගුවන් සමාගමේ බලධාරීන් වෙත යානය ලබා දීම සිදුවුති. ඒශේයනා ගුවන් සමාගමේ ඉල්ලීමට අනුව මෙම යානා රෝල්ස් රෝයිස් චුන්ට් 900 වර්ගයේ එන්ඩ්න් යොදා සකස්කර ඇත.

බොෂිං ගුවන් සමාගම 737, 8,000 වැනි යානාව යුතුයි

බොෂිං ගුවන් සමාගම 737 යානාව නිෂ්පාදනයකර වසර දෙකකට පසු අසිරුතාවයකට පත්වායේ තම තව යානාවට පාරිහෝජිකයන් තොමැතිව නිෂ්පාදනය අත්හිටුවීමට සිදුවේ දැයි සැකයක් ඇතිව බැවිති. නමුත් පසුගියදා බොෂිං සමාගම බලධාරීන් නිවේදනයක් නිකුත් කරමින් පවසා ඇත්තේ ඉතිහාසය කෙසේ ව්‍යවද බොෂිං 737 යානා මාරිලියේ 8,000 වැනි තව පරම්පරාවට සරිලන ලෙස වැඩි දියුණු කරන ලද 737-900 ER යානාව යුතුයි ගුවන් සමාගම වෙත ලබාදුන් බවයි.



එම සමාගමේ ප්‍රථම 737 යානාව දු යුතුයි ගුවන් සමාගම විසින් වර්ෂ 1968 දී ලබාගැනීම විශේෂත්වයක් වන අතර 1970 වන විට ගුවන් යානා 37ක් පමණක් ලබාගෙන තිබේ.

බොෂිං සමාගම මේ දක්වා මසකට ගුවන් යානා 42ක් පමණ නිපදවන අතර 2017 වසර වන විට එය මාසිකව 47ක් දක්වා වර්ධනය කිරීම තම අපේක්ෂාව බවද මුවන් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

එයාර්බස් A350 XWB යානාවේ ප්‍රථම වරට මගින් ගෙන යයි

පසුගිය ජුනි 2 සහ 3 යන දෙදින එයාර්බස් සමාගම තම තවතම නිෂ්පාදනය වන A350 XWB යානාවේ ප්‍රථම දිගු දුර මිශ්පාහන ගමන සාර්ප්ලක ලෙස නිමකර ඇත. A350 XWB ගුවන් යානා දෙකක යොදාගතිමින් මගින් ඇතුළු එයාර්බස් ප්‍රාන්ස් සහ ලුණ්තනස් ගුවන් සමාගම විවළ ගුවන් සේවක සේවකාවන් සමග ගුවන් ගමන සිදුකර ඇත.

ලොව පුරා ගුවන් සමාගම්වලට A350 XWB යානාව නුදුරේ දී එක්වීමට නියමිත බැවින් මෙවැනි දිගු දුර ගමනකින් ගුවන් යානයේ ක්‍රියාකාරිත්වය, යානයේ ඇතුළත වාතාවරණය, මගින්ගේ පහසුව අවශ්‍යතා සලකා බැලීමට ඉතා වැදගත් බව එයාර්බස් සමාගමේ මතය විය.

ගුවන් ගතකළ එක් යානාවක් පසුගිය ජුනි 2 වන දින දහවල් කාලයේ පැය 7ක ගුවන් ගමනකින් හා අනෙක් යානාව ජුනි 3 වන දින ආරම්භ වූ පැය 12ක රාත්‍රී ගුවන් ගමනකින් පසුව ජුනි 4 වන දින ටොලුප්ස් ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණ ඇත.

මගින් 500ක් එයාර්බස් සමාගම මේ බලධාරීන්, ගුවන් යානා පරීක්ෂකවරු මෙම ගුවන් ගමනට සහභාගි වී ඇත. ගුවන් ගමනේ දී මගින්ට A350 XWB ගුවන් යානයේ සියලුම පහසුකම් උපාංග හා විශ්වාස්‍ය පරීක්ෂාවට ලක්කිරීමට ඉඩ ලබා දී ඇත





විම්මේරේරිස් සහ ඉටිහාඩි ගුවන් යානාවල පුද්ගලික නිදහ කාමර

గල්ගේ කළාපය කෙන්දු කරගත්
 එම්බෙට්ස් ගුවන් සමාගම සහ ඉටිහාඩි
 ගුවන් සමාගම ගුවන් මගි සේවා
 ජාලය පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් ගුවන්
 මගින් සඳහා පුද්ගලික නිධන කාමර
 ගුවන් යානය තුළ තිරමාණය කිරීමට
 සූදානම්න් සිටී.

මෙහිදී එම්බරේස් ගුවන් සමාගම මෙම කාර්යය සඳහා තෝරාගෙන ඇත්තේ ලොව විශාලතම මගි ප්‍රවාහන ගුවන් යානය වන A 380 ගුවන් යානය සහ බෝසිං සමාගමේ නිෂ්පාදිත ගුවන් යානා මාදිලියක් වන B 777X වීම විශේෂන්වයි.

**ලේඛ ගුවන් ගමන් පට ජාලයේ
නිරක්ෂණ ක්‍රියාවලිය
නවීකරණයට IATA සූප්‍රහමන්**



ବ୍ରିଲାଙ୍କ ରୁପନ୍ତ ତୋପ୍ରିପଳ ଉତ୍ତିହାସଯେ ମୁଲ୍କ ଲରଣ ଲହେବିନ୍ ହିତୀ ଅନିବାଦ

ମେଦେପେରଦିଗ ରୁବନ୍ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ଲେଜ
ସଲକନ ବ୍ରିବାଦି ହି, ବ୍ରିବାଦି ଶାଖାନ୍ତର
ରୁବନ୍ ତୋପ୍ରାପଳ ମେ ଧକ୍ଷଵା ଲେଁକଯ
ପ୍ରରୁ କାର୍ଯ୍ୟ ବହୁଲତମ ରୁବନ୍ ତୋପ୍ରାପଳ
ଲେଜ ନମ ଯନ୍ତ୍ର ଲେଁବିନ୍ ହିକା ରୁବନ୍
ତୋପ୍ରାପଳ ମର୍ଦୀ ମେହେଯିମି ପ୍ରମାଣଯ
ରୁକ୍ତିମାତ୍ରିନ୍ ମୂଲ୍ୟ ଚେଲାନ୍ତାଯିତ ପ୍ରମାଣ
ଆଏନ୍.



ଶୁଣିବାରେଣ୍ଟିକନାଲାରେ ଅନ୍ତରୁ ବ୍ରିବାରୀ
ଗ୍ରହନ୍ କୋମ୍ପ୍ରେସ୍ 2013 ଦେଖିଲେବାରେ ଜିଏ
2014 ଫେବ୍ରାରୀରେ ଅଭିଷାନ୍ୟ ଦକ୍ଷତା
ଗ୍ରହନ୍ ମେନ୍ଟିନ୍ ମେଲିଯନ୍ 18କ୍ଷ ପରିମା
ହସ୍ତରୂପୀ ଆବଶ୍ୟକ ଅନ୍ତର ଲନ୍ଧନିର୍ଣ୍ଣୟ ହେବାର
ଗ୍ରହନ୍ କୋମ୍ପ୍ରେସ୍ ହସ୍ତରୂପୀ ଆବଶ୍ୟକ
ମେନ୍ଟିନ୍ ମେଲିଯନ୍ 14.9 କି.

ගුගල් සමාගම
බෝනර් නිෂ්පාදන
සමාගමක් මිලදී ගනී

මිට පෙර හිලියම් වායු බැඳුන
භාවිත කරමින් දුෂ්කර පෙදෙස් වෙත
අන්තර්ජාල පහසුකම් ලබාදීමට ගනු
ලැබූ උත්සාහය මෙමගින් තවත් වැඩිවනු
ඇති බවද එම සමාගම වැඩිදුරටත් පවසා
ඇතු.

වයිටන් සමාගම යනු මෙක්සිකෝව
කේන්ද්‍රිකර ගතිමත් ක්‍රියාත්මක වන
නියමු රහිත (බුෂනර්) යානා තීප්දවනු
ලබන ප්‍රමාද පෙළේ ආයතනයකි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) මගින් ලොව සියලු ගුවන් සමාගමවල ගුවන් යානා ගුවන්ගත වූ පසු එම යානාවන් හි හැඳිවීම් රටාව අධ්‍යයනය සඳහා පවතින වත්මන් කියාවලිය එළඹෙන සැපේතැම්බර මස සිට නවීකරණය කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. IATA හි ප්‍රවීණයන් මගින් සකසන කෙටුම්පත ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය වෙතද ඉදිරිපත් කර නිර්දේශයන් ලොගුනීමට නියමිත ය.

IATA හි 70 වන වාර්ෂික මහා සමුළුව කටාර හිදී පසුගිය දා පවත්වන අවස්ථාවේදී මෙම කරුණු අනාවරණය කරන ලද්දේ IATA හි අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෝනි වේලර මහතා විසිනි.

ତବ୍ଦିରାତନ୍ ଅଧିବେ ଦୈକ୍ଷିତ୍ତ ଅବଶ୍ୟକ
ଶତରୂଲେଖିତରୁ ପାଷଣିଦ ମାର୍ତ୍ତି ୦୫ ଦିନ
ଅକ୍ଷୁର୍ଦ୍ଦତ୍ତ ବୁ ମୁଲେଖିଯାନ୍ତ ରୁବନ୍ ସମାଗ
ମେ ଅୟନ୍ ରୁବନ୍ ଯାନଯାତ ଅନ୍ତିଵୁ ଉରଣମ
ପେନ୍ତି ଚିନ୍ଦ୍ଵାଳିତ ତବ୍ଦିରାତନ୍ ରୁବନ୍ ଚେପା
କରିମାନ୍ତିନ୍ଦେ ଚିନ୍ଦ୍ଵାଳିମେ ରୁଚି ହୋଇଯ ପ୍ରତି
ଏବି ଦ ପ୍ରକାଶ କର ଆତ.

එශ්‍යාර්බස් A300 පවුලට වසර 40ක් සඳහා



එශ්‍යාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ, A300B2 ලෙවත් ආසන 270ක ලොව ප්‍රථම දුෂ්චර්ච් එන්ජින්, පූජ්ල් බල් සහිත වාණිජ ගුවන් යානය 1974 වසර 04 දින එශ්‍යාර්බස් ගුවන් සමාගම වෙත ලබාදී වසර 40ක් සම්පූර්ණ වීම මෙම 04 මස 10 දා සිද්ධිවාය. A300-A310 යන යානා මැතින් ආරම්භ වූ A300 පවුල කාලයත් සමඟ A320, A330 සහ එන්ජින් 04ක් සහිත A340 යානා තෙක් වැඩිදියුණු විය.

21 වෙනි සියවසේ තට්ටු දෙකේ දැවැන්තම මගි ගුවන් යානාව ලෙස A380 යානාව නිපදවීමෙන් පසු A300 පවුලේ නවතම සාමාජිකයා වන නව පරමිලරාවේ A350 XWB යානයේ නිෂ්පාදන කටයුතුවල අවසානයට පැමිණ ඇති බවද එශ්‍යාර්බස් සමාගම ඉතා සතුවින් ප්‍රකාශ කර ඇත.

මෙම පවුලේ ආරම්භක සාමාජිකයන් වන A300, A310 යානා කාණ්ඩයේ අවසන් සාමාජිකයා, FedEx ගුවන් සමාගමට ලබාදී එම කාණ්ඩයේ නිෂ්පාදන අවසන්කර ඇත. ඒ ගුවන් යානා 800ක් වසර 30 ක නිෂ්පාදනයක අවසානයක් ලෙස යි.

A300 පවුලේ සාමාන්‍ය ගුවන් යානාවක් හාවිත කළ හැකි කාලය අවුරුදු 30 සිට 40 දක්වා බවත් 2007 වසර ලබා දුන් එම අවසන් යානාවට 2050 තෙක් තම සමාගම මේ අඛණ්ඩ සේවාව ලබා දෙන බව A300, A310 යානා නිෂ්පාදන ප්‍රධානීය මාධ්‍ය වෙත පවතා ඇත.



ලාංඡිස ආරක්ෂක පැමුති පැතුව් 20 දෙනෙකු රැගේ ගුවන් යානයක් කඩා වැවෙයි

ලාංඡිසයේ ආරක්ෂක අමාත්‍යවරයා ඇතුවේ ඉහළ පෙළේ නිලධාරීන් 20 දෙනෙකු රැගේ ගුවන් යානයක් පසුගියදා අනතුරට ලක්විය.

ගුවන් අනතුරීන් එරට ආරක්ෂක අමාත්‍යවරයා, පළාත් ආණ්ඩුකාරයකු ඇතුවේ කිහිප දෙනෙකු මියගිය අතර අනතුර සිදුව ඇත්තේ, එරට වියන්ටියාන් අගනුවර සිට කුදාකර ප්‍රදේශයක් වන මියන්ග්‍රුවන් පළාතට පියාසර කරමින් සිටියදී ය.

එහි පැවැත්වෙන රාජ්‍ය උත්සවයකට සහභාගි වීම සඳහා පිරිස පිටත්ව ගොජ් ඇත.

අනතුරට ලක්ව ඇත්තේ ලාංඡිස ගුවන් හමුදාවට අයත් යානයකි.

පසුගිය ඔක්තෝබර් මාසයේදී ද ලාංඡිසයේ ගුවන් යානයක් අනතුරට ලක් වූ අතර එහිදී යානයේ ගමන් කරමින් සිටි පුද්ගලයින් 49 දෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත්විය.

ජේව ඉන්ධන නිපදවන Gevo සමාගම සමග පුළුතන්සා ඇල්කොහොල් මිට්‍රිත ජේව කෙරෙයින් ගුවන් යානා ඉන්ධන ලෙස යොදාගැනීමේ අත්හදාබැලීම් කටයුතු මේ වන විට සිදුවන බව වාර්තා වේ.

පුළුතන්සා ගුවන් සමාගම වාණිජ ගුවන් යානා සඳහා ජේව ඉන්ධන හාවිත කිරීමට යොමුව ලොව ප්‍රථම ගුවන් සමාගම වන අතර මේට පෙර දැන්ක්ගැටී සිට හැමිබර්ග් දක්වා ගමන් කළ ගුවන් යානාවක අත්හදාබැලීම් සිදු කරන ලදී. නමුත් මාස කි පරික්ෂණ කටයුතුවලින් පසු එය අසාර්ථක වී ඇත.



**බුල්තන්සා පෙට්‍රි ඉන්ධන
මෙය පැල්කොහොල්
යොදාගැනීමට යයි**

ලන්ඩන් හිතය ගුවන් තොටුපළට නව පර්යන්ත ගොඩනගේල්ලක්

ලෝකයේ කාරුය බහුලතම ගුවන් තොටුපළක් වන ලන්ඩන් හිතය ගුවන් තොටුපළේ නව පර්යන්ත ගොඩනගේල්ල විවෘත කිරීම පසුගියදා සිදුවිය. යුතුයිට්බ් ගුවන් සමාගම නව පර්යන්තය හාවත කරන ලද මූල්ම ගුවන් සමාගම වූ අතර ඔවුන් පැමිණීම 17ක් සහ පින්ත්මි 17ක් මූල් දිනය තුළ සිදුකර තිබුණි.



මැලේසියානු MH370 සොයන්න අවුරුද්දක්...

මිගින් 239 දෙනෙකු සමගින් පසුගිය මාර්තු මස 8 වන දින අතරුදෙන් වූ මැලේසියානු MH370 යානය සෙවීමේ මෙහෙයුම් කාලය අවුරුද්දක් දක්වා යා හැකි බව මෙහෙයුම් කටයුතුවල යෙදෙන මැලේසියානු වාර්තාකරුවක BBC මාධ්‍යට පවසා ඇත. මෙම කටයුත්තේ දී වැඩි වශයෙන් දායකවන ඕස්ට්‍රේලියාව, විනය හා මැලේසියානු ප්‍රධානීන්ගේ හමුවීමක් පසුගියදා සිදුව ඇත.

තවද ගුවන් යානයේ කළ පෙරවියෙන් ගුහනය කරගත් සංදා අනුව ඕස්ට්‍රේලියාව මෙහෙයුම නව අදියරක් කරා යොමුකොට ඇති බවද වාර්තා වේ.



මුම්බායි හි පිසා ප්‍රවාහනය ගුවනින්

පුම්බ පෙලේ ඉන්දියානු පිසා සමාග මක් සිය පාරිභෝගික සේවය තියුමුවන් රහිත ගුවන් යානා උපයෝගී කර ගනිමින් ලබාදීමට සැලසුම් සකස් කරමින් සිටී. මුම්බ නගරය උපයෝගී කරගතිමින් සිදුකරන මෙම ක්‍රියාවලිය දැනටමත් සාර්ථකව අත්හදාබලා ඇති බව ඉන්දිය වාර්තා දක්වා සිටී.

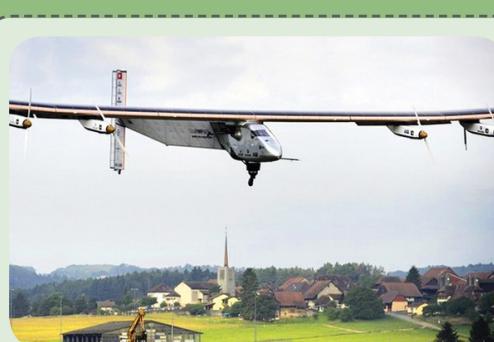
දැඩි රථවාහන තදබදයක් පවතින මුම්බායි නගරයේ මෙම ක්‍රියාවලිය උපයෝගී කරගතිමින් විනාඩි කිහිපයක තුළදී පාරිභෝගිකයන්ගේ තිබෙස් වෙත සිය ඇතුළුම ලබාදිය හැකි බව පිසා සමාගම පවතයි. තවද මෙම ක්‍රියාවලිය තුළ අත්හදා අතර ජනප්‍රිය වනු ඇතැයි ද සමාගම අජේක්ෂා කරයි.

රෙඩ් ඇරෝස් 50

වැනි සංවත්සරය සැමරීමට සුදානම්

රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් කරණම කණ්ඩායම වන රෙඩ් ඇරෝස් තම 50 වැනි සංවත්සරය උත්කර්ෂවත් ලෙස සැමරීමට සුදානම් වන බව වාර්තා වේ. සිය ගුවන් යානා සඳහා ඔවුනට ආවේණික විශේෂ ආලේපනයක් සිදුකරන බව ද වාර්තා වේ. එළඹින ජුලි මස 11 සිට 13 දින දක්වා Royal International Air Tattoo යන විශේෂ ගුවන් සංදර්ජනයට සම්ගාමීව මෙම සැමරීම පැවැත්වීමට නියමිතය.

වර්ෂ 1965 දී ආරම්භ කරන ලද රෙඩ් ඇරෝස් මේ වන විට ගුවන් සංදර්ජන 4,500ක් පමණ ම්‍රිතාන්‍යය තුළ සිදුකර ඇත.



2015 වසරේ ලොව වටා වාරිකා කිරීමට පෙර තවත් අත්හදා බැලීමේ ගුවන් ගමන් කිහිපයකම තිරත්වීමට නියමිත මෙම යානය කාබන් ගයිස්බ්ලින් නිෂ්පාදිතය. ඉම්පල්ස් 2 විශාල අත්තවු දෙකකින් සමන්වීත වන අතර එහි පියාපත්වල පළල වත්මන් බෛඡිං ජේට් යානාවක තව වළටත් වඩා විශාල වන අයුරින් නිර්මාණය කර ඇති නමුත් එහි බර වොන් දෙක හමාරක් පමණය.

සුරුයබල ගුවන් යානයේ මංගල ගමන සාර්ථකයි

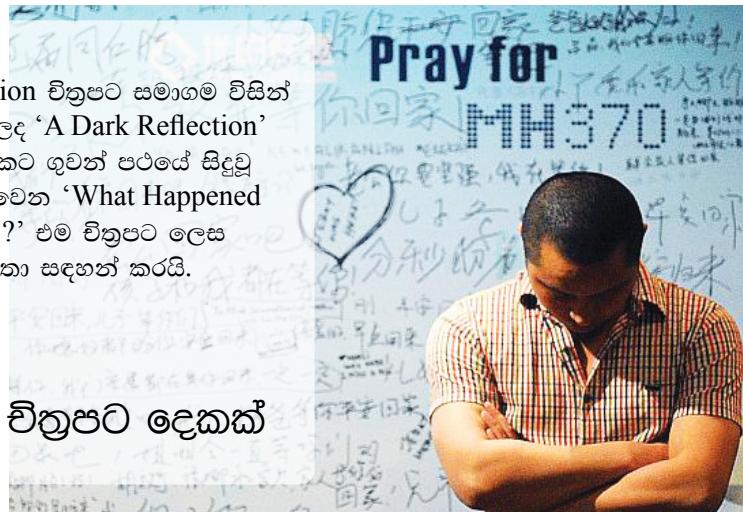
ලොව වටා වාරිකා කිරීමට පෙර තවත් අත්හදා බැලීමේ ගුවන් ගමන් කිහිපයකම තිරත්වීමට නියමිත මෙම යානය කාබන් ගයිස්බ්ලින් නිෂ්පාදිතය.

ඉම්පල්ස් 2 විශාල අත්තවු දෙකකින් සමන්වීත වන අතර එහි පියාපත්වල පළල වත්මන් බෛඡිං ජේට් යානාවක තව වළටත් වඩා විශාල වන අයුරින් නිර්මාණය කර ඇති නමුත් එහි බර වොන් දෙක හමාරක් පමණය.

මගින් 239ක් සමග මැලේසියානු MH370 යානය අතුරුදෙන්ව මාස දෙකකට ආසන්න වීමත් සමගම කැනහස් විතුපට උලෙලේ දී එම සිදුවීම ඇසුරෙන් නවතම විතුපට දෙකක් පසුගියදා තිකුත්කර ඇති බව වාර්තා වේ.

අතුරුදෙන් වූ මැලේසියානු MH370 යානයේ සිදුවීම ඇසුරෙන් නවතම විතුපට දෙකක්

Fact Not Fiction විතුපට සමාගම විසින් නිකුත් කරන ලද ‘A Dark Reflection’ සහ කාන්තාවකට ගුවන් පථයේ සිදුවූ සිදුවීමක් දැක්වෙන ‘What Happened on Flight 313?’ එම විතුපට ලෙස හොලිවුත් වාර්තා සඳහන් කරයි.



අමුරිකාව ගුවන් වැඩ සඳහා ඩ්‍රීන යානා යොදාගැනීමට අවසර දීමේ සුදුහමක



ගුවන් වැඩ හෙවත් ගුවන් ජායාරූපකරණය වැනි කටයුතු සඳහා තියුමුවන් රහිත ගුවන් යානා යොදාගැනීම වෙනුවෙන් පනවා තිබූ රෙගුලාසින් ගුවන් කිරීම කෙරෙහි තම ආයතනය කරුණු සලකා බලමින් සිරින බව ඇමුරිකානු ගුවන් සේවා ආයතනය (FAA) පවසයි.

කෙසේවෙතත් මෙම අනුමැතිය ලබාදීම සම්බන්ධයෙන් ඉතා සිදුවීම කරුණු සාකච්ඡා කළ යුතුය යන ස්ථාවරයේ තම ආයතනය පසුවන බව පවසන ඔවුන් මෙමගින් බ්‍රේන යානාවන් වාණිජ ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා යොදාගැනීමේ ප්‍රව්‍යතාවය වැඩිවෙනු ඇතැයි ද අපේක්ෂා කරයි.

වසර 2015 දී නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා සඳහා පවතින රෙගුලාසින් ලිහිල් කිරීම FAA හි අරමුණ යි.

MH370 යානය ඉන්දියාවට ආසන්න මුහුදේදී ගිනිබන් වූ බවට තවත් සාක්ෂියක් හමුවී තිබේ

අතුරුදෙන් වූ MH370 යානය ඉන්දියාවට ආසන්න මුහුදේදී ගිනිබන් වූ බවට තවත් සාක්ෂියක් හමුවී තිබේ. මේ පිළිබඳව දැඩි අවධානයක් යොමුව ඇත්තේ, ම්‍රිතානු කාන්තාවක Phuket Gazette ප්‍රවත්පතට කර ඇති ප්‍රකාශයක් සම්බන්ධ තමන් පසුගිය මාර්තු මාසයේ ඉන්දියාවේ කේවි සිට කායිලුන්තයේ පුකෙට් දිවයින බලා යාත්‍රා කරමින් සියෝදී ගුවන් යානයක් ගිනි ගෙන්නා අපුරුෂ සියැසින් දුටු බව එහිදී පවසා තිබේ.

එම ගුවන් යානය පුද්ගලයින් 239 දෙනෙකු සම්ගින් අතුරුදෙන් වූයේ, මාර්තු මස 8 වන දාය.

41 ගැවිරිදී කැන්රින් රි (Katherine Tee) පවසා ඇත්තේ, තමන් මාස ගණනාවක් තිස්සේ මුහුදු ගමන්වල

නිරත වීමත්, තමන් දුටු දෙය මාධ්‍ය විශ්වාස නොකරනු ඇතැයි යන්න සැකයත් හේතුවෙන් මේ පිළිබඳව දැනුම්දීමක් නොකළ බව ය.

‘ගුවන් යානයක් වැනි යමක් ගිනි ගනීමින් තිබෙන ආකාරය මං දැක්ක. ඒත් මට ඒ වෙළාවෙ හිතුනු මට පිස්සු ද කියල. ඒත්, මං ක්වදාවත් දැකළ තිබුණෙන නැහැ තැකිලි පාට ලයිට් තියෙන ඒලේන් එකක්. ඒ නිසා මං ඒක ගින්නක් කියල නිතාගෙන අවධානයෙන් බැලුව’ කැන්රින් වී Phuket Gazette ප්‍රවත්පතට එසේ පවසා තිබේ.

මෙම ඇසින් දුටු බව කියන සාක්ෂිය සම්බන්ධයෙන් ඕස්ට්‍රොලියානු බලධාරීන්ගේ අවධානය යොමුව ඇතැයි මාධ්‍ය වාර්තාවල දැක්වේ. තිවිස්ස්ස්ස්



A350 XWB ඡල ගුහනු පරික්ෂණය සාර්ථිකයි

එයාර්බස් සමාගමේ නවතම නිෂ්පාදනය වන A350 XWB යානාවේ ඡල ගුහනු අත්හදා බැලීම පරික්ෂණය සාර්ථක ලෙස සිදුකරන ආකාරය මෙම ජායාරූපයේ දක්වේ. ප්‍රංශයේ ලස්ට්‍රෝස් ගුවන් පරියේ නාවික සැතපුම් 60 සිට 140 දක්වා වේගයක මිටර 22ක පමණ ඡල කදක් තුළින් ගමන් කරමින් මෙම පර්යේෂණය සිදුකර ඇත.

ජායාරූප - එයාර්බස් වෙත අධිවිය



දුරැවකු ගුවන් යානයේ රෝද පද්ධතියේ සැගවී පියාසර කරයි

ගුවන් යානයක රෝද පද්ධතියේ සැගව ගමන් කළ 15 නැව්රේදී දරුවක පිළිබඳ සිදුවීමක් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයෙන් වාර්තා වේ. මෙම සිදුවීමන් පසුව බලධාරීන් ගුවන් තොටුපළ ආරක්ෂාව පිළිබඳ විශේෂ සැලකිල්ලක් යොමුකර ඇත.

පැසිනික් සාගරයට අඩ් 38,000ක් පමණ ඉහළින් මෙම යානය පියාසර කර ඇති අතර එය හවායි ගුවන් සමාගමට අයක් යානයකි.

කැලීගෝනියා ප්‍රදේශයේ ජීවත්වන මෙම දරුවා බෝසිං 767 වර්ගයේ ගුවන් යානයේ පසුපස වම් පස රෝද පද්ධතියේ සැගවී සිට ඇත. ඔහු ආරක්ෂක අංශ වෙත හසුවන විට ඔහු නිරුපිතව සිට ඇති අතර හඳුනා ගැනීමට හැඳුනුම්පතක් හෝ වෙනත් කිසිවක් ඔහු ලග තිබේ නොමැත. අදාළ සිසුවා සන්නකයේ තිබේ ඇත්තේ, පනාවක් පමණි.



අගොක් ගෙපපති රාජ්‍ය ඉන්දිය සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය දුරයට

දෙක තුනකට පසු හාරතීය ජනතා පක්ෂය ලැබූ අති විශිෂ්ට මැතිවරණ ජයග්‍රහණයෙන් අනතුරුව කැබේනට් මණ්ඩල පත් කිරීමේදී ඉන්දියානු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය දුරය අගොක් ගෙපපති රාජ්‍ය මහතාව

හිමි විය. ඔහු රජ්‍ය ගාන්ධි හවන් හිඳි සිය දුරය හාර ගැනීමෙන් අනතුරුව පැවසුවේ ඉන්දියාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කරමාන්තය නව දිඟාවක් කරා යොමු කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගන්නා බවයි.



මතගේදාත්මක අඳුම් අදින හොක් වියාර්

ගයන්ග විපෝෂෙන

හොක් වියාර් යනු තායිලන්තයේ, අඩු මිල අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සමාගමකි.

හොක් වියාර් ගුවන් සේවා ලාංඡනය යටතේ පියාසර කරන සෑම ගුවන් යානයකම නාසයේ විසේත් හැකිහිමි ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස මුහුණුම් තාරා හොටයක් සිතුවම්කර තිබේ. හොක් වියාර් හි අනන්තතාව වියයි.

මිල අඩු වුවද හොක් වියාර් ගුවන් සේවය තායිලන්ත වැසියන් අතර විතරම් ජනප්‍රිය ගුවන් සේවයක් හොවිනි. මේ සියල්ල සැලකිල්ලට ගත් හොක් වියාර් සමාගම පසුගියදා අපුරුෂ වෙළෙද ප්‍රචාරක වැඩසටහනක් ආරම්භ කළේය. ඔවුන් විය ආරම්භ කළේ හිතමේතුරු සමාජ පාල වෙබි සේවයක් වන ගේස්බුක් හරහාය. අඩිනිරුවත් ගුවන් සේවකාවන් ගුවන් යානාවල සේවයේ යෙදුවේ ව්‍ය වැඩසටහනයි.

ඉතා කොට කලීසම්වලින් සැරසුණු සුරඟී ගුවන් සේවකාවන් හොක් වියාර් ගුවන් යානා ඉදිරියේ පෙනී සිටින ජායාරූප ගේස්බුක් හරහා ප්‍රසිද්ධ කෙරේනි. මෙම ආකර්ෂණීය ජායාරූප හේතුවෙන් හොක් වියාර් ගුවන් සමාගම අද වනවිට තායිලන්තයේ පමණුක් හොට, මුළු ලෞකයේම දැඩි අවධානයට ලක්ව ඇත.



'අප විසින් සිදු කළේ
ආන්දෝලනාත්මක දෙයක්. බැණුම්
ඇහත්තත් වුණා. දැඩි විවේචන එල්ල
වුණා. ඒත් අන්තිමේදී අපේ අදහසට
කැමැති බොහෝ දෙනෙක් සිටින බව
පැහැදිලිව පෙනුණා. අපේ ආදායම
දැන් ඉහළ ගිහින්' යැයි නොක් එයාර්
සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක අධ්‍යක්ෂ පැවැ
සරසින් පවසා ඇත.

'අපි අපේ අමුත් අදහස මුළුන්ම
ගේස්බුක් හරහා ප්‍රසිද්ධ කර බැඳුවා.
රට තායිලන්ත වැසියන් පමණක්
ලක්ෂ දෙකකට වැඩි පිරිසක් කැමැත්ත
පල කළා. අප එය ක්‍රියාවට නැංවීමට
තීරණය කළේ ඉන් පසුවයි. මා ඒ ගැන
ඇත්තතම සතුවූ වෙනවා' යැයි ද පැවැ
සරසින් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත. කෙසේ
නමුත් තම ගුවන් සේවාවේ ලාභය
වෙනුවෙන් කාන්තාවන් අඩ නිරුවත්
කිරීම කිසිසේත් සුදුසු නොවන බව
එරට කාන්තා අයිතිවාසිකම් සුරුකීමේ
සංවිධාන වෝද්නා කරයි. තායිලන්ත
සංස්කෘතික අමාත්‍යාංශයට පවා මේ



සම්බන්ධයෙන් පැමිණිලිකොට ඇති
බවද වාර්තා වේ.

එපමණක් නොව නොක් එයාර් ගුවන්
සමාගමට කළාපිය සේසු රටවල
ප්‍රධාන පෙලේ ගුවන්
සේවා සමාගමවලින්
ද විවේචන එල්ල
වී ඇත. 'ගුවන්
සේවිකාවන්
සඳහා ගන්නේ
සුරුමිනියන්.
එක එසේ විය
පුතුයි. ආකර්ෂණයක්
අවශ්‍යයි. ඒත් ඔවුන්ගේ
සිරුරු පෙන්වා මිනින් ඇදැගැනීම
සුදුසු ද කියා දෙවරක් සිකා බලන්න
වෙනවා' වින විදේශ ගුවන් සේවා
සමාගම් ප්‍රධානීය පවසා ඇත.

නොක් එයාර් ගුවන් සේවය පිහිටුවනු
ලැබුවේ 2004 වසරදීය. එහි
මූලස්ථානය පිහිටා ඇත්තේ බැංකොක්
නුවරය. තායි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවය
හා සම්බන්ධ මිල අඩු ගුවන් සේවයක්
ලෙස එය මුළු සිටම ජනතාවට හඳුන්වා
දෙනු ලැබේ.

2004 වසර නොක් එයාර් ගුවන්
සේවය ආරම්භ කළ අවස්ථාවේදී එහි
සිටි සේවක පිරිස 130ක් වූ අතර එම
සංඛ්‍යාව 2011 වන විට 600 දක්වා
වර්ධනය විය. 2007 වසරදී ඉන්දියාවේ



බැංගලෝරු

වෙත තම ගුවන්
සේවය ව්‍යාප්ත කිරීමට
නොක් එයාර් සමාගමට
හැකි විය. එය නොක් එයාර්
ගුවන් සේවයේ ප්‍රථම විදේශ ගුවන්
සංවාරයයි.

ඉන්පසු ඉන්දියාවේ වෙන්තායි,
නවදිල්ලි සහ හිඳුවාද් යන නගරවලට
ද තායිලන්තයේ සිට ගුවන් ගමන්
ආරම්භ කරන ලද නමුත් 2007 වසර
අවසන් වන විට එල්ල වූ අභියෝග
හමුවේ බැංගලෝරු ගුවන් ගමන
අත්සුව්වීමට නොක් එයාර් සමාගම
තීරණය කරන ලදී.

'අපි අපේ අමුත් අදහස මුළුන්ම ගේස්බුක් හරහා ප්‍රසිද්ධ
කර බැඳුවා. ඊට තායිලන්ත වැසියන් පමණක් ලක්ෂ
දෙකකට වැඩි පිරිසක් කැමැත්ත පල කළා. අප එය ක්‍රියාවට
නැංවීමට තීරණය කළේ ඉන් පසුවයි. මා ඒ ගැන ඇත්තටම
සතුවූ වෙනවා' යැයි ද පැවැ සරසින් වැඩිදුරටත් පවසා
ඇත. කෙසේ නමුත් තම ගුවන් සේවාවේ ලාභය වෙනුවෙන්
කාන්තාවන් අඩ නිරැවත් කිරීම කිසිසේත් සුදුසු නොවන බව
එරට කාන්තා අයිතිවාසිකම් සුරුකීමේ සංවිධාන වෝද්නා
කරයි.





F-35

LIGHTNING II

අභාස් පෙවරිගේ

පස්වැනි පරමිපරාවට අයත්, වැඩි දියණු කරන ලද රේඛාර් පද්ධතිවලට හසු නොවන ස්ටෝල්ත් තාක්ෂණ්‍යෙහේ යුතු අධිවේදී, හැකිරීම් උසස් වූ සියලු තොරතුරු ඉලෙක්ට්‍රොනික සංවේදකයන් මගින් ලබා ගනීමින් ජාලයක් තුළ ක්‍රියාකාර්ථවයේ යෙදිය හැකි යානාවක් ලෙස F-35 Lightning II හැඳුන්වේ. අමුරිකා වික්සත් පන්තුද ගුවන් හා යාවිත හමුදාවන්ට අයත් A-10, F-16, F/A-18 සහ AV-8B යන සියලු ප්‍රහාරක යානාවන් හි කටයුතු මෙම තනි යානාව මගින් සිදුකර හැක.

තනි ආසනයක් සහ තනි එන්ඩ්මකින් යුත්ත වන මෙම යානාවට දැනට ලොව විවිධ වර්ගයේ ප්‍රහාරක යානා රසකින් සිදුකළ හැකි අධි තාක්ෂණික මෙහෙයුම් සියල්ල සිදුකිරීමේ හැකියාවක් ඇත.

ලොව ප්‍රහාරක ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම තුනක් ප්‍රධානත්වය ගෙන F-35 නිෂ්පාදනය වේ. ගුවන් යානා සැලසුම් කිරීම සහ පර්යේෂණය කිරීම පිළිබඳ වසර 100ක පමණ ඉතිහාසයක් ඇති ලොක්හීඩ් මාර්ටින් සමාගම මෙහි ප්‍රධානත්වය ගෙන ඇත. Northrop Grumman සහ BAE සිස්ටම්ස් යන සමාගම F-35 යානාව නිෂ්පාදනයට දායක වන අනෙකුත් සමාගම වේ. නිෂ්පාදනයේ දී යානාවේ බඳ කොටස තාක්ෂණික උපාංග, පාලන කොටස් වැනි කටයුතු ඉහත සමාගම් ප්‍රධානත්වයෙන්

The F-35 Lightning II is a 5th Generation fighter, combining advanced stealth with fighter speed and agility, fully fused sensor information, network-enabled operations and advanced sustainment. Three distinct variants of the F-35 will replace the A-10 and F-16 for the U.S. Air Force, the F/A-18 for the U.S. Navy, the F/A-18 and AV-8B Harrier for the U.S. Marine Corps, and a variety of fighters for at least ten other countries.



පුට්ටි සහ විවිනි සමාගම විසින් යානාවේ එන්ඩ්ම නිෂ්පාදනය සිදු කරයි.

F-35 ප්‍රහාරක යානා පවුලේ සාමාජිකයන් තිබෙනෙකි. එනම් F-35A, F-35B සහ F-35C යන යානා වේ. මෙම පවුලේ යානා වෙනත් ප්‍රහාරක යානා වර්ගීකරණය කෙරෙන අකාරයට වඩා වෙනස් අයුරකින් වර්ගීකරණයට ලක්කර ඇත. එනම් එම යානා ගුවන්ගත කෙරෙන සහ ගොඩබස්ස්වන ආකාර අනුවයි.

එම අනුව එයටම ආවේණික ගුවන්ගත කිරීමක් හා ගොඩ බැස්ස්වීමක් ඇති යානාවක් ලෙස F-35A පෙන්වා දිය හැක. බොහෝ විදේශ් රටවල ද හාවිත වන මෙම යානාව ගොඩබ්බි ගුවන් කදුවරු ධාවන පථ සඳහා විශේෂය.

ලොව ප්‍රහාරක ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම් තුනක් ප්‍රධානත්වය ගෙන F-35 නිෂ්පාදනය වේ. ගුවන් යානා සංලසුම් කිරීම සහ පර්යේෂණය කිරීම පිළිබඳ වසර 100ක පමණු ඉතිහාසයක් ඇති ලොක්හිඩ් මාර්ටින් සමාගම මෙහි ප්‍රධානත්වය ගෙන ඇත. Northrop Grumman සහ BAE සිස්ටමිස් යන සමාගම් F-35 යානාව නිෂ්පාදනයට දායක වන අනෙකුත් සමාගම් වේ.



F-35C යානාවන්, ගුවන් යානා රුගෙන යානා නොකාවල කටයුතු සඳහා නිෂ්පාදනය කරයි. ඇමරිකා එක්සත් ජනපද නාවික හමුදාවේ ක්‍රියාකාරකම්වල මෙම යානාව නිරත වේ. විශේෂ තැනක් නිමිකර ගන්නා F-35 යානා පවුල් F-35B යානාවට එකම ස්ථානයක සිට සඡ්‍රව හෙළුකොට්ටර යානාවක් ලෙස සිරස්ව ගුවන්ගත නිර්මට සහ ගොඩබැස්ස්වීමට හැක. එම නිසා එම යානාව ලෝකයේ බොහෝ රටවල අවධානයට ලක්ව ඇත.

ගුවන් සිට ගොඩබැමට හා ගුවනට පහරදීම්, ඔත්තු බැලීමේ ක්‍රියාකාරකම්, පාලන කටයුතු සහ ඉලෙක්ට්‍රොනික පහරදීම් යන කියලු ආකාරයේ මෙහෙයුම් සිදුකර හැකි දැනට ලොව නිපදවා ඇති උසස්ම බිජුකාර්ය ප්‍රහාරක යානාව ලෙස F-35 දැක්විය හැක.

F-35

LIGHTNING II



ගුවන්කර

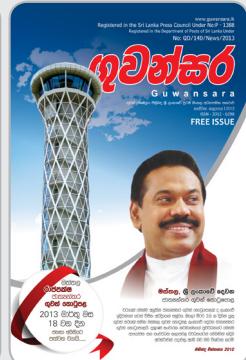
ගුවන්සර තොමොසික සගරාව

ගුවන් සේවා නිර්මාණ සහ
ප්‍රවාත්ති වාර්තාකරණයට ඔබටත් අවස්ථාවක්...

ගුවන්සර සගරාව සඳහා ගුවන් කර්මාන්තය ආණිත සිදුවීම් ඔබටත් වාර්තා කළ හැක. ඔබ පාසල්/පුදේශයේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ කිසියම් වැඩසටහන් සිදුවී තම ව්‍යාපෘතියෙහි තොරතුරු හැකි ඉක්මීමින් අප වෙත යොමු කරන්න.

තවද ගුවන්සර සගරාව සඳහා මිෂ් රුවනා, නිර්මාණ, පරවර්තන සහ ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ ඔබ දැන්නා කරුණු අප වෙත යොමුකර ඔබගේ නිර්මාණයේ දායකත්වය බඩාදිය හැකිය. තෝරා ගන්නා නිර්මාණ සඳහා සැනසිල් තෙකු බඳාමුවටද අප බලාපොරොත්තු වේ.

ගුවන්සර සගරාව නොමිලයේ නිකුත් කරන බැවින් මුද්‍රණය කරන ලබන්නේ සීමිත පිටපත් සංඛ්‍යාවකි. ව්‍යුත්තින් ගුවන්සර සගරාවේ පසුගිය කළාප www.caa.lk වෙති අධිවියෙන් බ්‍රේස්ට්‍රිලා හැක.

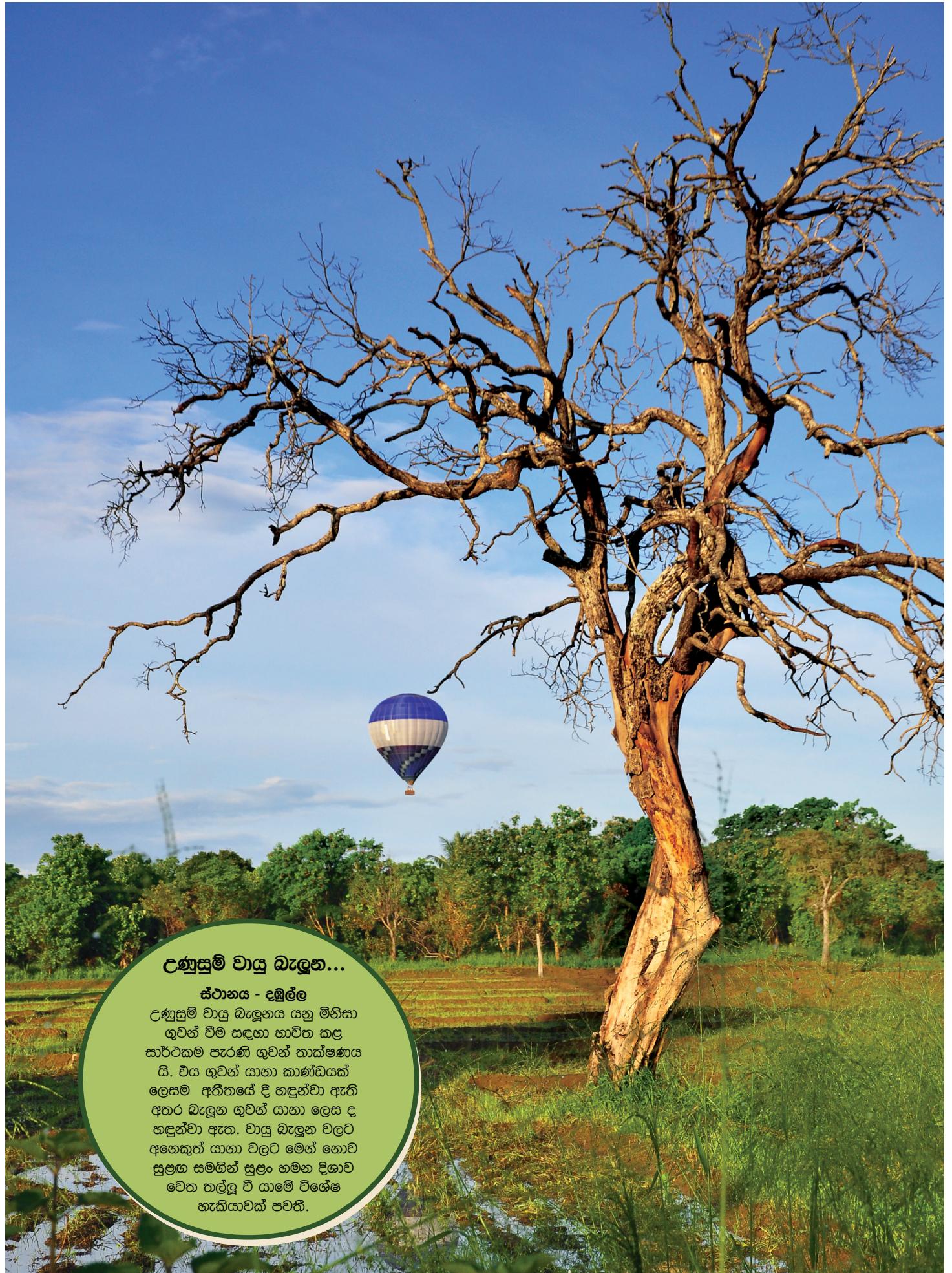


විමසීම්...

ගුවන්සර සගරාව
සිව්ල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන
සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය
ශ්‍රී ලංකා සිව්ල් ගුවන් සේවා
අධ්‍යක්ෂය
නො.04, ප්‍රඟනාලිය පාර
කොළඹ 02

ද.ක. 0112 35 88 00
ඊ - මේල් - cadec@caa.lk

www.facebook.com/guwansaramag



ලංුසුම් වායු බැඳුන...

සේවකය - දූෂීලං

ලංුසුම් වායු බැඳුනය යනු මිනිසා
දුවන් විම සඳහා භාවිත කළ
සාර්ථකම පැවත්නි දුවන් තාක්ෂණය
යි. විය දුවන් යානා කාණ්ඩයක්
මෙසම අතිතයේ ද හඳුන්වා ඇති
අතර බැඳුන දුවන් යානා මෙස ද
හඳුන්වා ඇත. වායු බැඳුන වලට
අහොකුත් යානා වලට මෙන් නොව
සුළුග සමඟින් සුළං හමන දිකාව
වෙත තල්පු වී යාමේ විශේෂ
හැකියාකක් පවතී.