

ගුවන්සර

Guwansara™

දැවන් ක්‍රේඩිත් පිළිබඳ හි ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යක්ෂක සභාර්ථක

22 වන කළුපතය | 2021

ISSN - 2012 - 6298

2021 දෙශීම්බර් 23 දින

77 වන ජාත්‍යන්තර සිවේල් ගුවන්සේවා දින
අභිමානවත් සැමරුදම



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/106/NEWS/2021





77 වන ජාත්‍යන්තර
කිව්ල ගුවනේවා දිනය
අනිවාතාවකට කළරු !
1944 - 2021





International Civil Aviation Organization

Abbreviation

ICAO

Formation

04th April 1944

Started

07th December 1944

Type

United Nations Specialized Agency

Legal Status

Active

Headquarters

Montreal, Canada

Head

Secretary General
of the ICAO
Mr. Juan Carlos Salazar

Member States

193

Website

www.icao.int

The First 26 States to Ratify the *Convention on International Civil Aviation*

Argentina	India	Portugal
Australia	Ireland	South Africa
Brazil	Liberia	Spain
Canada	Mexico	Sweden
China	Nicaragua	Switzerland
Czechoslovakia	Paraguay	Turkey
Denmark	Peru	United States
Dominican Republic	Philippines	United Kingdom
Ethiopia	Poland	

**CONVENTION
ON
INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION
DONE
AT CHICAGO
ON THE
7TH DAY OF DECEMBER
1944**

Contents

31

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල
සංචාරයින කටුනු නව දැක්මකින් පෙරට



28

කොට්ඨාසී පරදා, ස්මාර්ට ජංගම දුරකථනයෙන්
ගුවන් ගමන් යමු



54

ඉහළට ගොස්
පහළට විවන
වැඩකට
නැති රෝකරී
කොටස්



68

ගුවන්තොටුපොල රකින
ගුවන් සුනඩයේ



86

පියාපත් මත රුග
දැක්වීමේ කළාව

06

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ආරම්භය හා
සංඛ්‍යාතික ප්‍රාග්ධනය්

15

වින්නන්කරණ වැඩපිළිවෙල
වෙනුවෙන් ගුවන්සේවාවේ දායකත්වය

16

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවාවේ
ත්‍රිකාකාර්ත්වය හා COVID-19
විසංගතය හමුවේ සිවිල්
ගුවන්සේවාව ඉටුකළ කාර්යාලය

27

කොට්ඨාස වෙශරසයේ ව්‍යාපෘතිය
හේතුවෙන් මගි ප්‍රවාහන ගුවන්
ගමන් සේවා ත්‍රිකාත්මක නිරිම
අත්සිව්‍යීම හේතුවෙන් ලොව පුරා
ගුවන්තොටුපොල වල ගුවන් යානා
ගාල්කර තිබූ ආකාරය

39

ශ්‍රී ලංකාවෙන් මලයාවට ගොස්
ජාතික විරුද්‍යන් වූ තලල්ල
සහෝදරයින්

47

ශ්‍රීලංකා බැතිමතුන් යැගෙන
මක්කම බල දියත් කළ ඉතිහාසගත
වියාර සිලෝෂ් ගුවන් ගමන

61

කොට්ඨාස තත්ත්වය හමුවේ ශ්‍රී ලංකා
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ ගුවන්
වෛද්‍ය ඡ්‍යෙකකයේ මිල කළ නොහැකි
දායකත්වය

71

කොට්ඨාස ආර්ථිකයට සවියක්
වෙශින් මත්තල ගුවන්තොටුපොල
හරහා ජයටම සිදුවින නාවික
කාර්යමණ්ඩල තුවමාරුව

79

ජාතික ආර්ථිකයට සවියක්
වෙශින් මත්තල ගුවන්තොටුපොල
හරහා ජයටම සිදුවින නාවික
කාර්යමණ්ඩල තුවමාරුව

90

ගුවන් යානාවේ තාක්ෂණීක පසුබිම
(06 වන කොටස)



Editorial

Consultant Board

Mr. Upul Dharmadasa
Mr. Amitha Wijesuriya
Capt. Themiya Abeywickrama
Mr. P A Jayakantha
Mr. Rayhan Wanniappa

Consultant Editor

Prabath Kularathna

Editor in Chief

Nilantha Tennakoon

Editor

Chandima Kodituwakku

Finance & Distribution Management

Manjula Wickramanayake

Aviation Feature Editor

Ishara Gunawerdena

Editorial Board

Gimhan Dabarera
Yohan Tennakoon
Gayani Millawithanachchi
A A N S Adikari

Photography

Prasad Ranasinghe
Gayan Nissanka
Nalinda Madusanka

Circulation

Gihan Gunasekara
Upul Abeyrathna
Nuwan Samaranayake
Dhammadike Nanda Kumara
Upul Kumara
Saman Priyantha
Indika Niroshan
Chaminda Gunasekara
Nimantha Peiris
Isuru Sampath
Prabath Chathuranga

Print

Selacine

උපදේශක මණ්ඩලය

උපල් දරමුදාස මහතා
අමිත විලෝසුරිය මහතා
කැලීතාහ් ගේමිය අධ්‍යෙච්‍රුම මහතා
පි.ඩී. ජයකෘෂ්ත මහතා
රෙනාන් වන්තිජප්පා මහතා

සංස්කාරක උපදේශක

ප්‍රහාත් තුලරත්න

ප්‍රධාන සංස්කාරක

නිලන්ත ගෙන්නකේන්

සංස්කාරක

වන්දිමා කොඩිතුවක්ද

මූල්‍ය සහ බෙදාහැරීම් කළමනාකරණය

මංප්‍රලා විකුමනායක

ඇවත්සේවා විශේෂාංග සංස්කාරක

ඉහාර ගුණවර්ධන

සංස්කාරක මණ්ඩලය

මිශ්‍යන් දාබෝරේ
යොහාන් ගෙන්නකේන්
යෙහි මිල්ල්විතානවිච්චී
ව්‍යාපෑල වින් විස් අධිකාරී

ජායාරෘප

ප්‍රසාද රත්නසිංහ
ගයාන් නිශ්චයාක
නලින්ද මදුසාය

බෙදාහැරීම් සහාය

ගිහාන් ගුණසේකර
උපල් අධ්‍යිරත්න
නුවත් සමරනායක
ධිම්මික නන්ද කුමාර
උපල් කුමාර
සමන් ප්‍රියන්ත
ශ්‍රීදික නිරෝෂන්
වම්න්ද ගුණසේකර
නිලන්ත පිරිස්
ශ්‍රීදික සම්පත්
ප්‍රහාත් වතුරංග

මූල්‍යය

සැලකීමෙනු



වෙනත්ප්‍රවාහකෙක් ජාත්‍යන්තර පාසලෙහි
සස්ම්මත දේශාන්ත් සිසුවා සිවිල් ඉවත්සේවා
ප්‍රවර්ධන ඒකකය සංවිධානය කළ
දුවත්සේවා හ්මේතුය පිළිබඳ පාසාල් සිසුවා
දුරු දාරුයන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩකට්තානය්
අතරතුර හිමුවක් ඉවත් සේවයේ ඉවත්
කියමු තරඟ ප්‍රාග්ධනය සමඟින් ඉවත් කියමු
කුටියේ දී

ජායාරෘප - ප්‍රසාද රත්නසිංහ
ගුරින් නිර්මාණ - ගයාන් නිශ්චයාක



Views expressed in this complementary issue of Guwansara magazine are those of writers, and may not necessarily be the view of Civil Aviation Authority or its employees.

ඉවත්සර සංගාරෙවී අධිංඛ කරුණු සිවිල් ඉවත්සේවා අධිකාරීයේ හෝ වින් සේවකයන්ගේ
හිමු ස්ථාවරය නොවන අතර වින් සියලු
වගකීම අදාළ ලේඛකය
සතුය.



සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ (පරිසර, පර්යේෂණ හා විකාපෘති) ලෙස විසර 05 ක සේවා කාලය නිම කොට 2021 නොවැමිබර
මස සේවයෙන් නික්ම යනු ලැබූ මාලක දිස්නායක මහතාගේ විවිධ හ්මේතුයන්හි
හසුල පළපුරුද්ද හා දැනුම පරිසර, පර්යේෂණ හා විකාපෘති අංශයේ කාර්ය කාර්ය ඉටුකිරීමේදී මහත් පිටිවහලක් විය.

ඉවත්සර සංගාරෙවී ප්‍රධාන සංස්කාරක ලෙස ගුවන්සේවා දැනුම පාසල් දුරුවන් වෙත ගෙන යාමේ කාර්යාවලියෙක්ද මාලක දිස්නායක මහතාගේ ඉටු හිකාර්යනාරය ඉමහත්ය. ව්‍යාපාර විවිධ සැලසුම් කාර්යක වේවා යයි ඉවත්සර කතා මුඩ්ල්ල ලෙස අප මෙස් ප්‍රාර්ථනා කරමු.



Publisher

Civil Aviation Authority of Sri Lanka

No. 152/1, Minuwangoda Road, Katunayake.

T/P 0112 35 88 00

Web : www.caa.lk, email : info@caa.lk



සහාතතිතුමාගේ තනිව්‍ය

සිවිල් ගුවන්සේවා ක්රීඩා සුරක්ෂිත, ආරක්ෂිත මෙහේම ඉහළ කාරෝයක් මෙම විට සහ වේචට් බඩින් යුතු ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බවට වර්තමානය වන විට පත්වන්නට මූලික අධිකාරම යෙදුනේ 1944 වසරේද දී ආරම්භ වූ පාත්‍රක්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මගපෙන්වීම නිසාවෙනි. වික්සන් ජාතින්ගේ සංවිධානය යටතේ ඉහළපෙලද් අවධානයක් ගොමුව ක්‍රියාත්මක වන පාර්ශවකාර සංවිධානයක් ලෙස ජාත්‍යක්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO), තම වියය පටය විකම නිති පද්ධතියක් යටතේ සමස්ථ ගුවන් කර්මාන්තයම නිසාමනාය කරනු ලබන නිසාවෙන් මෙම සාර්කන්ටය අත්කරුණු හැකියාව ලැබේ ඇත.

මේ වසරේ දී අප සමරනු ලබන්නේ
ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා
සංඛ්‍යානයේ 77 වන සංවත්සරය
දී. සමස්ථ ලේකයම වෙළුගත්
කොට්ඨාස-19 රෝග වසංගත තත්ත්වය
හමැවේ ව්‍යවත් ගුවන් ගමන් සේවාව

ඔපයෝගී කරගතිමින් වාහිජ
 පරමාර්ථ වලින් පර්බාතිරව මානුෂීය
 ක්‍රියාකාරකම් ඔහ්සේ අධින්ශ්චට තම
 මෙහෙබර ඉටුකිරීමට පහසු වූයේ
 පොදු ප්‍රමිතින් සමුලායක් ඔහ්සේ
 සමස්ථ කර්මාන්තය ක්‍රියාත්මක වන
 බැවතින්.

වසර 77 ක ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ අනිමානවන් සේවාව ඇගයීමටත්, කොට්ඨඩි-19 රෝග වසරෙහි තත්ත්ව හමුවේ තම පිචිතය දෙවැනි කොට ගුවන් ගමන් සේවා පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් කැපවේ කටයුතු කළ ගුවන්සේවා සහ පාර්ශවකාර ආයතන වල කාර්යමන්සිල මූලිකල සේවය ඇගයීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය සංවිධානය කරන ඇගයීම් උත්ස්වයට අපගේ ගෞරවනීය ආරාධනය පිළිගනීන්, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධනති ගෝධානය රාජපක්ෂ මඟිනුමාගේ සම්පූජ්‍යතා අපට මහත් අනිමානයකි. තිරුතුරුව අපහට ශක්‍යීයක් ලබාදෙන සංවාරක අමාත්‍ය ගරු

ව්‍යුත්තෙන්ම උප සහායති අම්ත
 විපෝෂුරුය මහතා, අධිසක්ෂ ජනරාල්
 සහ ප්‍රධාන විධායක තිලධාර
 කඩිතාන් තේමිය අධ්‍යුව්‍යම මහතා
 ඇතුළු අධිසක්ෂ මත්ස්චිලයන්,
 අතිරේක අධිසක්ෂ ජනරාල් පී. ඩී.
 ජයකාන්ත මහතා ඇතුළු සමස්ථ
 කාර්යමත්ස්චිලයන් නිරැපදිත මෙන්ම
 ආරක්ෂණ ගුවන් අවකාශයක් රටට
 දායාද කිරීම වෙනුවෙන් දුරන්නා
 වූ ප්‍රයත්නය අගය කිරීමට ද මෙය
 අවස්ථාවක් කරගනිමි.

ଓଇ କେତୋଟି ବୀଜକୁଳରେ ଆନାଗତିଯକ୍ଷମ ପ୍ରାର୍ଥନା କରିଲା.

କ୍ଷେତ୍ରଲେ ଦର୍ଶମଳ୍ଲାଙ୍କ

କଣ୍ଠ

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය



Message from the Director General of Civil Aviation

A little over a century ago, two brothers, Wilbur & Orville Wright built a contraption in a bicycle shop and flew it a few miles south of Kitty Hawk in North Carolina, America on December 17th, 1903. Man had now begun to fly. Over the years, several pioneers improved and improvised. With global conflicts, the military advantages of “air” craft was proven and made these circus stunt gimmicks into powerful machines with longer range, greater height, accurate firepower and more powerful engines. Soon the dream had become a competitive industry in war and peace.

While super-powers maintained “air forces” to move swiftly as a first line of defence and aggression against an enemy, their civilians found a most efficient and economic mode of transportation for both people and commodities. Soon, the challenges faced at the turn of the 20th century

by pioneers were commonplace and planes were being built to go higher, faster and further with every passing year. The world of aviation was growing fast. On December 7th 1944, in Chicago, the leading countries of the world united to make a uniform system of governing international air travel which was now part of everyday life. This was the birthplace of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) known as Chicago convention and from here on, the aviation world began setting standards. This was done by dedicated government regulatory bodies in each country with a goal of ensuring that as the vast industry of air travel grew, it would increase its standards of safety and efficiency what the end user the passenger enjoys. The introduction of standards made the air travel industry one of the safest modes of transportation if not the safest. The rest is history...

The ICAO since its inception has guided the aviation industry in every discipline associated under 19 Annexures to the Chicago Convention being Personnel Licensing, Rules of the Air, Meteorological Services, Aeronautical Charts, Units of Measurement, Operation of Aircraft, Aircraft Nationality and Registration Marks, Airworthiness of Aircraft, Facilitation, Aeronautical Telecommunications, Air Traffic Services, Search and Rescue, Aircraft Accident and Incident Investigation, Aerodromes, Aeronautical Information Services, Environmental Protection, Security, The Safe Transportation of Dangerous Goods by Air & Safety Management.

In short, under these annexures from the issuance of a Pilot license to the Airworthiness of an airplane to the

security and the facilities at airports are all internationally directed by ICAO guidelines.

Nationally, the Government of Sri Lanka has appointed the Civil Aviation Authority of Sri Lanka to regulate the airspace and its uses by the implementation those ICAO guidelines via local regulations. CAASL is the only authority which is recognized by the United Nations to communicate with ICAO.

During the last two years the ICAO’s leadership was prominent in fighting the COVID-19 pandemic. The ICAO through the Civil Aviation Recovery Task Force or ‘CART’ documents, while working with another United Nations body, the World Health Organization together introduced practical guidelines to the aviation industry to safeguard the passengers and the general public from the virus.

While thanking for the great work done to the Aviation industry by ICAO who have made it a safe, practical, and environmentally friendly industry, we must not forget the stake holders who are the benefitors of this industry but who in turn complied with all these guidelines issued by the ICAO and implemented by local Authorities.

Airlines, Airports, and medical authorities all over the world worked as one team to keep the skies and its end user, the air travelers, safe during a global pandemic.

We take this opportunity to wish the ICAO and its stake holders all the very best on its 77th Anniversary.

**Capt. Themiya Abeywickrama
Director General of Civil Aviation**

ජාත්‍යන්තර කිව්ල ගුවන්සේවා කම්බිඛාණය

International
Civil
Aviation
Organization -
ICAO

කිව්ල ගුවන් සේවාවේ ඇරෝඩ් හා කණ්ඩාලීංජිනේරු

සියවස් ගණනාවක් තිස්සේ ආද මානවය සිය පිටිත පවා කැපකරුම්න් නොයෙකුත් පර්යේෂණ සිදු කරමින් ගුවන ජය ගැනීම සඳහා දැරූ අපමණා ප්‍රයත්නයන් මල්විල ගැන්වෙන්නේ, ඇමෙරිකානු ජාතික විල්බර රිකිරී සහ ඕව්ල් රිකිරී නම් සහේදුර පර්යේෂකයන්ගේ උලයේ 1 යානය යාන්ත්‍රික බලයෙන් තත්පර 12 ක කාලයක් ගුවනේ සරු සරුමත් සම්ගය. වර්ෂ 1903 දෙසැම්බර් මස 17 වනදා ඇමරිකාවේ නොන් කැරෙලිනාහි, කිරී නොවාක්හි දී සිදුකළ මෙම විකුමයන් සමඟ මෙමෙව ව්‍යුහයේ ගුවන් සේවාව දැනෙන් දින දියුණු වුයේ මිනිසා ඒ සම්බන්ධව දැක්වූ දැඩි උනන්දුව නිසාවෙනි.

විවිධ නව මාදිලු ගුවන්යානා නිපදවීමට උත්සාහ දැරීම, ගුවන සහ ගොඩඩීම අතර සහ්තිවේදනය සඳහා නව තාක්ෂණික මෙවලම් නිපදවීමට ගොමුවීම මෙන්ම ගුවන්යානා ගොඩඩීස්ස්වීම හා ගුවන්ගත කිරීමට පහසුකම් සහිත ගුවන්නොටුපාල බිජිවීම වැනි නව දෙනාන්මක ප්‍රව්‍යතා ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව ඇතිවන්නට විය. කාර්මික විෂ්ලවයේ පහස ලද විවක





ମାନବିକ୍ୟ ଦୁଇନ ତଥ ଗୈତେମର ଉତ୍ସକାଳକରେ ବିବାହ କୁରୀଯକ୍ଷମ ପ୍ରବାହନ ଦେଖିବାକି ଲୋପର ହାତିଲୁବ୍ଧିମେ ଅରମଣୁ ପେରଦୂର କରଗେନାଯ. ଉଠି ଅନ୍ତର୍ଭାବ ତପାତ୍ରେ ଦେଖିବା ଛିଯାନ୍ତମକ କିରିମ ଵିତି ଜ୍ଞାନବାଦୀ ଅରମଣୁ ଲେନ୍ଦୁଲେନ୍ଦୁ ଦୁଇନିଦେଖିବା କିମେତେବ୍ରାଦ ଯୋଦ୍ର ଗୈତେମ ଜୀବିତବନ୍ତ ଦୁଇନିଯାନାଯ ପଦ୍ମକାରୀନାବ ଲେନାହୁ କରିଯନ୍ତି କାଳିକାଦ ଯୋଦ୍ର ଗୈତେମର ଶିଶକ ମାନବିକ୍ୟ ପେଲାନ୍ତିନେ ମୁଳ୍କକାରୀନ ଜ୍ଞାନବାଦୀ ଅରମଣ୍ଡଳ ଅମନକ କରମନି.

වර්ෂ 1914 සිට 1918 දක්වා පැවති පළමුවන
ලේක යුධ සමයේන් වර්ෂ 1939 සිට 1945 දක්වා පැවති
අතිශය ඩිජිස්ත්‍රුක්ටු දෙවන ලේක යුධ සමයේන් ප්‍රධානම
ආචාරක්වූයේ මෙම ගුවන්යානයයි. දෙවන ලේක යුධ
සමයේදී යුධ කටයුතු වෙනුවෙන් ගුවන්යානා භාවිතය
විශාල වශයෙන් සිදුවූ නිසා ව්‍යුහීන් විශාල භාණියක් සිදු
විය.



දෙවන ලේක යුද සමයේදී, විනම් වර්ෂ 1945 අගෝස්තු 6 වන දින ඇමරිකානු B-29 බෝම්බ හෙළන ගානයක් ජපානයේ හිටෝෂ්මා නගරයට ඉහළින් ලොව පූර්ම ස්ථානගතකරන ලද පරමාණු බෝම්බය හෙළන ලදී. විම පිළිරෝමෙන් 80,000 ක් පමණ මය තිය අතර තවත් දිස දැහස් ගණනක් පසුව විකිරණ නිරාවරණයෙන් මය ගියහ. දින තුනකට පසුව දෙවන බෝම්බ ප්‍රහාරය නාගසාකි වෙත ඇමරිකානු B -29 බෝම්බ හෙළන ගානයක් ගොඳු ගනිමන් සිදු කළ අතර 40,000 පමණ මතිසුන් විමතින් ප්‍රවීතක්ෂයට පත් විය. දෙවන ලේක යුදයේ අවසන් සමය වනවිට ව්‍යවක යුද පාර්ශ්වයන් වෙත තමන් විසින් සිදුකළ යහපත් සහ අයහපත් දේ පිළිබඳව මතා අවබෝධයක් ලැබේ තිබූ බැවින් යම් ව්‍යවන් ව්‍යසනයක් තොට්හාර කටයුතු අරඹින ලදී.

ජාත්‍යන්තර සාමය සහ ආරක්ෂාව පවත්වා ගැනීම, ජාතින් අතර මිනු සඩුදෙනු වර්ධනය කිරීම, ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාව සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහ ජාතින්ගේ ක්‍රියාවන් සමඟ කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් වීම අරමුණු කරගත් වික්සත් ජාතින්ගේ සංවිධානය (United Nations – UN) ඇරුණුම විනි ප්‍රමා පියවරයි.

ඉන් නොහැවතුණු ඔවුන් ගුවන් ගාහා කර්මාන්තයද වර්ගීකරණයකට ලක්කර ලෙස්කවාසින්ගේ පොදු යහපත සඳහා යෙදෙම් වෙනුවෙන් කටයුතු සහස් කරන ලදී. ව් අනුව සාමාන්‍ය රන ජීවිතයේ කටයුතු උදෙසා ගුවන හාවිතය එහෙම ගුවන් ප්‍රවාහනය ආණ්ඩ කටයුතු සහ වෙනත් ගුවන් ආණ්ඩ තියාකාරකම් සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු (Civil Aviation) ලෙසන් යම් රාජ්‍යයක් සිය සතුරු බලවේගයන්ට විරෝධව ආරක්ෂක කටයුතු වෙනුවෙන් ගුවන හාවිත කිරීම යුතු හෝ වෙනත් රාජ්‍ය ගුවන් සේවා (Military Aviation) ලෙසන් වෙන් වෙන්ව තියාමනය කිරීම වඩාත් කාලෝචිත බව ඔවුනාට වැටුණි තිබේනු.



චිකාගෝ සම්මුතිය (Chicago Convention)

ඁවන් ප්‍රවාහනුය සම්බන්ධයෙන් ලේඛයේ රාජ්‍යයන් අතර විකශන්වයකට පැමිණීමේ විම අවශ්‍යතාවය සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා ඇමරිකා වික්සන් ජනපදයේ ආරාධනයෙන් රටවල් 26 ක රාජ්‍ය නියෝජිතයන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් 1944 දෙසැම්බර් 07 වන දින ඇමරිකා වික්සන් ජනපදයේ විකාගෝහිද ගිවිසුමකට ව්‍යුහය මැදි. මෙය ප්‍රත්‍යාග්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතිය හෙවත් විකාගෝ සම්මුතිය (Chicago Convention) ලෙස හඳුන්වයි. විම අරමුණ වූයේ ප්‍රත්‍යාග්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවාව තිරැපදිතව සහ තුමානුකුවට පවත්වා ගෙන යාම මෙන්ම වැඩි දියුණු තිරීම සඳහා සියල්ලන්ටම සමාන අවස්ථා ලැබෙන පරිදි ප්‍රත්‍යාග්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා පිහිටුවමින්, සකසුරුවම් අන්දමින් සහ ස්ථාවරකාවයකින් යුත්තව විම සේවා මෙහෙයුම්ය. විකාගෝ සම්මුතිය ලෙස ප්‍රකට මෙම සම්මුතිය අද වනවිට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය මෙතරම් දියුණු තත්වයකට ගෙන ව්‍යුත් වෙනුවෙන් මනාසේ වැදගත් වී තිබේ.



ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරුපදිතතාවය, විධීමත්හාවය, කාර්යක්ෂමතාවය සහ ආරක්ෂාවට අදාළ විකාගේ සම්මුළුතිය පරිවිශේද 96 කින් (96 Articles) සමන්විතවේ. විකාගේ සම්මුළුතිය පදනම් කරගතිමත් වික්සන් ජාතින්ගේ සංවිධානය (UN) යටතේ සිවිල් ගුවන්සේවාව සම්බන්ධයෙන් වූ විශේෂීත ආයතනයක් ලෙස 1947 අප්‍රේල් 04 වනදා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization – ICAO) ස්ථාපිත විණු.

ශ්‍රී ලංකාවද නිදහස් රාජ්‍යයක් වීමෙන් අනතුරුව, එනම් 1948 ජූනි මස 01 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය බ්‍රඛ ගන්නා ලදී. බොමිනිකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වයට පත් නවතම සාමාජිකයාවේ.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ නිල භාෂාවන් වනුයේ අරාබි, ඩීන, ඉංග්‍රීසි, ප්‍රංශ, රැසියානු හා ස්පාඝ්ට්ස්ඩා ය (Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish).

කැන්බාවේ මොන්ට්‍රේයේ නගරය කේන්දු කරගතිමත් ඇද වනවිට ලොවපුරා විසිර රටවල් 193 ක් සාමාජිකත්වයට හිමිකම් කියන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය, ලොවපුරා සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු නියාමනය කරනු ලබන්නේ කළාප 07 ක් ආවරණය වන පරිදි තම උප කාර්යාල පිහිටුවමිනි. ඒ අනුව ආසියානු ගාන්තිකර කළාපයේ කාර්යාලය තායිලන්තයේ බැංකොක්හි පිහිටා ඇත. ආසියාවේ නව්‍ය ක්‍රියා පටපාටි හරහා ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් වල ආරක්ෂාව සහ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීමේ

අවශ්‍යතාවය හඳුනා ගතිමත්, ICAO කටුන්සිලය විසින් ආසියා පැසිරික් (APAC) කාර්යාලයේ ප්‍රාදේශීය උප කාර්යාලයක් (RSO) ස්ථාපිත කළේය. විය වීනයේ බිජ්‍ය හි පිහිටුවා ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවාව නිරුපදිතව සහ කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගෙනයාම, විනි වර්ධනය සැලසුම් කිරීම, ගුවන් ගමන් කරමාන්තයේදී පාරිසරක රැකවරණය සඳහා නිර්දේශන ප්‍රමිතින් නියම කිරීම සහ ව්‍යා යාවත්කාලීන කිරීමද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මූලික වගකීමිවේ.

නවීන ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයට උවිතවන අයුරින් සම්මුළුතයේ ඇමුණුම් සංඛ්‍යාව වර්තමානයේ ඇමුණුම් 19ක් දක්වා වැඩිවේ ඇති අතර විනි ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිර්දේශීත පරිවයන් 12,000 කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් ඇතුළත් වෙයි. විම ඇමුණුම් වල ඇති ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් වික් වික් බැඳුම්කාර සාමාජික රාජ්‍යයන් සිවින් නොපිරිහෙළා ක්‍රියාත්මක කරන බවට තහවුරු කිරීම මෙම සංවිධානයේ ප්‍රමුඛ කාර්යක්වේ. මෙම ඇමුණුම් වල ඇති ප්‍රමිතින් වික් වික් සාමාජික රාජ්‍යයන් තම රාජ්‍යන්හි සිවිල් ගුවන් සේවා රෙගුලාසි වලට වික්කාට ක්‍රියාත්මක කිරීමන් නිර්දේශීත පරිවයන් ඇතුළත පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීමන් නිර්දේශ කරනු ලබයි. කිසියම් අපගමනයක් ඇත්නම් විය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට වික් සාමාජික රාජ්‍ය විසින් දැනුම් දිය යුතු අතර විය විම සංවිධානය පිළිගැනීමෙන් අනතුරුව තම රාජ්‍යයේ ගගනු නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශනයේ (Aeronautical Information Publication – AIP) GEN 1.7 පිටුවේ වල කළ යුතුය. ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් හා නිර්දේශීත පරිවයන් අඩංගු ඇමුණුම් 19 පහත පරිදිවේ. සෑම ඇමුණුමක්ම විශේෂීත විෂය ක්ෂේත්‍රයක් සමඟ කටයුතු කරයි. විම ඇමුණුම් සියලුම නිර්න්තර සංශෝධනවලට යටත්වේ.

ඇමුණුම් 1 (Annex 1)	- පිරිස් බලපත්‍ර (Personnel Licensing)	ඇමුණුම් 13 (Annex 13) - ගුවන් ගානා අනතුරු විමර්ශනය (Aircraft Accident and Incident Investigation)
ඇමුණුම් 2 (Annex 2)	- ගුවන් නීති (Rules of the Air)	ඇමුණුම් 14 (Annex 14) - ගගනු ගානුවාගත් (Aerodromes)
ඇමුණුම් 3 (Annex 3)	- ජාත්‍යන්තර ගගනු නාවික කටයුතු සඳහා කාලගත් විද්‍යාත්මක සේවාව (Meteorological Services)	ඇමුණුම් 15 (Annex 15) - ගගනු නාවික තොරතුරු සේවා (Aeronautical Information Services)
ඇමුණුම් 4 (Annex 4)	- ගගනු නාවික සිතියම් (Aeronautical Charts)	ඇමුණුම් 16 (Annex 16) - පරිසර ආරක්ෂණය (Environmental Protection)
ඇමුණුම් 5 (Annex 5)	- ගුවන් සහ බිම් මෙහෙයුම් සඳහා නාවිත වන මිණුම් එකක (Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations)	ඇමුණුම් 17 (Annex 17) - ආරක්ෂක කටයුතු (Aviation Security)
ඇමුණුම් 6 (Annex 6)	- ගුවන් ගානා මෙහෙයුම් (Operation of Aircraft)	ඇමුණුම් 18 (Annex 18) - අන්තරායකර භාණ්ඩ තිරැපදිතව ගුවන් ප්‍රවාහනය (The Safe Transportation of Dangerous Goods by Air)
ඇමුණුම් 7 (Annex 7)	- ගුවන් ගානා ජාතිකත්වය සහ ලියාපදිංචි ලක්තු (Aircraft Nationality and Registration Marks)	ඇමුණුම් 19 (Annex 19) - ආරක්ෂක කළමනාකරණය (Safety Management)
ඇමුණුම් 8 (Annex 8)	- ගුවන් ගානා යෝජනතාවය (Airworthiness of Aircraft)	
ඇමුණුම් 9 (Annex 9)	- පහසුකම් සැබැසීම (Facilitation)	
ඇමුණුම් 10 (Annex 10)	- ගගනු නාවික සංදේශනය (Aeronautical Telecommunications)	
ඇමුණුම් 11 (Annex 11)	- ගුවන් ගමන් පාලනය කිරීමේ සේවා (Air Traffic Services)	
ඇමුණුම් 12 (Annex 12)	- පිරිස්සුම් සහ මුළු ගැනීමේ මෙහෙයුම් (Search and Rescue)	





ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් සාමාජික රටවල නිරත්තර විගණන හරහා (Universal Safety Oversight Audit Program - USOAP) ගෝලීය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවය එලඟයෙදී ලෙස පවත්වාගෙන යාමට ක්‍රියා කරනු ලබන අතර ICAO USOAP හි සාර්ථක අධික්ෂණය, අධ්‍යාපන අධික්ෂණ ප්‍රවේශය හා සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම් සහ තිවැරදි ක්‍රියාකාර සැලසුම් (CMA- Continuous Monitoring Approach) හරහා ගෝලීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීමේ පරාමාර්ථ ඇතිව සාමාජික රටවල ආරක්ෂාත අධික්ෂණ හැකියාවන් අධ්‍යාපන අධික්ෂණය කිරීම සඳහා කරනු ලබයි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආයතනික ව්‍යුහය තොටස් තුනකින් සමන්විතවේ. විනම් සභාව (Assembly), උපදේශක සභාව / කටුන්සිලය (Council) හා මහ ලේකම් කාර්යාලය (Secretariat) වශයෙනි. Assembly වසර තුනකට වරක් රැස් වන අතර සාමාජිකත්වය සෑම සාමාජික රටකරීම හිමි වේ. කටුන්සිලය වසර තුනක කාලයක් සඳහා විෂ සභාපතිවරයා තෝරා පත් කර ගන්නා අතර ඔහු නැවත තෝරා පත් විය හැකිය. කටුන්සිලයේ හයවන විනම් වත්මන් සභාපති වන්නේ Salvatore Sciacchitano මහතාය. කටුන්සිලය සාමාජික රටවල් 36කින් සමන්විතය.



කටුන්සිලයේ සභාපති
Salvatore Sciacchitano මහතා

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහ ලේකම් කාර්යාලයේ ප්‍රධානීය වන්නේ මහ ලේකම්වරයාය. ඔහු ICAO කටුන්සිලයේ ලේකම් වෙත කටයුතු කරන අතර කටුන්සිලයට වග කිව යුතුය.



කටුන්සිලයේ මහ ලේකම්
Juan Carlos Salazar මහතා

ICAO කටුන්සිලය විසින් මහ ලේකම්වරයා වෙත කොළඹාම්බියාවේ Juan Carlos Salazar මහතා ඉදිරි වසර තුන සඳහා පත් කරන මදී.

මහ ලේකම් කාර්යාලය ප්‍රධාන අංශ පහතින් සමන්විතවේ.

1. ගගනු නාවික කාර්යාලය (Air Navigation Bureau)
2. ගුවන් ප්‍රවාහන කාර්යාලය (Air Transport Bureau)
3. නීති කටයුතු සහ විදේශ සඛ්‍යතා කාර්යාලය (Legal Affairs and External Relations Bureau)
4. තාක්ෂණික සහයෝගීතා කාර්යාලය (Technical co-operation Bureau)
5. පර්පාලන හා සේවා කාර්යාලය (Administration and Services Bureau)



1903 දී මහත් අසීරෑනාවයෙන් යානයේ නැග විල්බර් රයිට් ගුවන්ගත වුවද අද විනවිට මඟින් 500 කටත් ප්‍රමාණයක් පහසුවෙන් ගෙනයා හැකි වියාර්බස් 380 වැනි මගි ප්‍රවාහන ගුවන්යානා මෙන්ම රෝන් 250 ක් පමණ වන දැවැන්ත බිරහ් යුත් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් රැගෙනයා හැකි AN-225 වැනි අධි තාක්ෂණික භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා බිජි වීම දැක්වා ඉතා ඉහළ දියුණුවක් ලබා ඇත.





ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පහත දක්වා ඇති ප්‍රධාන අරමුණු කර ලගාවීම ප්‍රමුඛතම කාර්යයක්සේ සලකනු ලබයි.

- ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සුරක්ෂිතතාව තහවුරු කිරීම
- ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්, ගුවන් තොටුපළ, ගගනු නාවිකසේවා පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම දීර්ඝ ගැන්වීම
- සාම්කාලී ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ගුවන් යානා තීර්මාණය සහ මෙහෙයුම් දීර්ඝ ගැන්වීම
- සුරක්ෂිතතාවය, නියාමනය, කාර්යක්ෂමතාව සහ ආර්ථිකමය වශයෙන් ගුවන් ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා භදුනා ගැනීම
- ගුවන් ගමන් වලදී සිදුවන ආර්ථික පාඩු වළක්වා ගැනීම
- ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වලදී පිකාසර සුරක්ෂිතතාවය ඉහළ නැංවීම
- ගිවිසුම්ගත රාජ්‍යයන් සමග අධිවන අනවබේදනා මග හැරීමට ක්‍රියා කිරීම

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ No Country Left Behind (NCLB) සංක්ෂීපය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රමිති සහ තීර්දේශීත පර්වයන් (SARPs) ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී රාජ්‍යයන්ට සහාය වීමට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය දරන උත්සාහයන් ඉස්මතු කරයි. මෙම කාර්යයේ ප්‍රධාන පරාමාර්ග වන්නේ SARPs ක්‍රියාත්මක කිරීම ගෝල්ය වශයෙන් ව්‍යාපෘති විකාර වී ඇති බව සහතික කිරීමට සහය වන අතරම එමතින් සියලුම රාජ්‍යයන්ට ආරක්ෂිත සහ විශ්වාසනුගත ගුවන් ප්‍රවාහනයේ සැලකිය යුතු සමාජ-ආර්ථික ප්‍රතිලාභ සඳහා දොරටු ව්‍යවර කිරීමයි.

සිය ක්‍රියාකාරකම් වැඩි අනතුරු අනුපාත හෝ ආරක්ෂක තරේතන සහිත රාජ්‍යයන් කෙරෙනි වැඩි අවධානය ගොමු කළ යුතු බවත්, සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටවලට ව්‍යාපාර ප්‍රජාල් සහය ලබා දීමට සංවර්ධන රටවලද දීර්මත් කිරීමට සංවිධානයට කළ නැකි දේ සමාලෝචනය කළ යුතු බවටද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය තීරණය කළේය. රාජ්‍යයන් අතර ව්‍යාපාර ක්‍රියාකාරී සම්බන්ධිකරණ භූමිකාවක් ඉටු කරමින් සහ සම්පූර්ණ ව්‍යාපාර කිරීමට, කළුපිය ප්‍රයෝග්නවලට සහනාති වීමට, ස්වේච්ඡා අරමුදල් වෙන් කිරීමට සහ බාර්තාව ගොඩනැගීමට රාජ්‍යයන්ට උදවු කරමින් සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටවලට ICAO විසින්ම සංස්කීර්ණ සහය ලබා දිය යුතු බවට ද තීරණය කළේය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ගනු බඩන තීරණ, ඉදිරිපත් කරනු බඩන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතුවල සාර්ක හෝ අසාර්කත්වයට සංස්කීර්ණ බලපායි. වත්මන් ලෝකයේ නිරුපදිතම හා සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සිවිල් ගුවන්සේවාව වීම තුළින් ඔවුන් විසින් පවත්වාගෙන ගනු බඩන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්වල සාර්කත්වය හා ඒ සම්බන්ධයෙන් සාමාජික රටවල කැපවීමද විද්‍යාමානවේ.



දනුල රණරූපීන් ජයරත්න

සිවිල් ගුවන්සේවා පර්ක්ෂක, ගගනු නාවික තොරතුරු සේවා







චිනතකරන වැඩිලිවෙල වෙනුවෙන් ගුවන්කේවාටේ දායකත්වය

ශ්‍රී ලංකාවේ කොට්ඨාසි ව්‍යුහ්ත් පාලන වෙනුවෙන් රජය මගින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද වැඩසටහන යටතේ අනෙකුම් කළ සහ පරිත්‍යාග ලෙස මෙරටට ලැබුණු එන්නත් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල සහ මත්තලු රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත ගුවන්යානා මගින් රැගෙන පැමිණි ආකාරය සහ ශ්‍රීලංකන් ගුවන් කාණ්ඩ අංශය විසින් හස්සිරවූ ආකාරය.





ශ්‍රී ලංකාවේ සිව්ල් ගුවන්සේවාවේ ත්‍රියාකාරිත්වය හා **COVID-19**



රුද්‍ර ක්‍රිස්ත්‍රියාන් රජයේ මැයිංමාලා
සංවාරක අමාත්‍ය



ගරු ඩී. වි. එම් එම්බුමා
මැයිංමාලා
ගුවන්සේවා සහ
අපනායන කළුප
සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍ය

වකමගතය හමුවේ සිව්ල් ගුවන්සේවාව ඉටුකළ කාර්යාලය



රේඛ කෙටිවීමාර්ථි
මහතා
ලේකම්,
සංවාරක අමාත්‍යාංශය



උපුල් දිර්මධාක මහතා
සහායත්ව,
ශ්‍රී ලංකා සිව්ල්
ගුවන්සේවා අධිකාරය



අමිත විලේන්දරය මහතා
උප සහායත්ව,
ශ්‍රී ලංකා සිව්ල්
ගුවන්සේවා අධිකාරය



කළුතාන් තේමිය
අවෝවීනුම මහතා
සිව්ල් ගුවන්සේවා
අධිකාරී ජනරාල්
සහ ප්‍රධාන වීධායක
කිලධාර



පි. එම්. ජයකාප්ප
මහතා
අතිලේක අධිකාරී
පනරාල්

ලොව ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සැලකීමේ දී දි. ගුවන් මගි සහ නාණ්ඩ ප්‍රවාහන පිළිබඳ දැන්ත වාර්තා ගුවන් ප්‍රවාහනයට අන්වන්නේ සුවිශේෂී ස්ථානයයි. සැලකීමේ දී වාර්ෂිකව ගුවන් සේවාව අත්කරගන්නා සුරක්ෂිතතාවයෙන් ඉහළතම සහ ආරක්ෂා මෙන්ම වර්ධනය වියට නිදුස් ලෙස දැක්විය හැකිය. කාර්යක්ෂමතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වන්නේ ගුවන් ප්‍රවාහනය

දි. ගුවන් මගි සහ නාණ්ඩ ප්‍රවාහන පිළිබඳ දැන්ත වාර්තා සැලකීමේ දී වාර්ෂිකව ගුවන් සේවාව අත්කරගන්නා වර්ධනය වියට නිදුස් ලෙස දැක්විය හැකිය.



මේ දිනවල සියලු ක්‍රියාකාරකම් කෙරෙහි දැඩි බලපෑමක් විෂ්ලේෂ කරමින් සාමාන්‍ය ජන පිටතයේ සියලු කටයුතු අඩාල කරමින් ව්‍යවස්ථාපත්‍රකාරී ලෙසින් සිංහ වන්තියකට ලක්වූ කොට්ඨාසි වෛද්‍යය ගුවන් සේවාවටත් මේ වන විට සැලකිය යුතු බලපෑමක් විෂ්ලේෂ කර ඇව්‍යන්ය. විශේෂීන්ම කොට්ඨාසි වෛද්‍ය තත්ත්වය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ද පැතිරෝමේ අවධානමට ලක්වීමන් සමඟින් ගුවන්සේවා කරමාන්තය ද වියට අනුගතව සිය මෙහෙයුම් කාර්යයන් නව ක්‍රමවේදයන් සිස්සේ ක්‍රියාවට නංවන්නට කටයුතු කළේ ගුවන් මගින් හරහා රටුවාට කොට්ඨාසි ව්‍යාප්ත වීම පාලනය කිරීම වෙනුවෙනි.



කොට්ඨාසි ගේතුවෙන් කටයුතු බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලේ ගුවන්කානා රඳවා තිබූ ආකාරය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය සහ එක් කාර්යභාරය

සමස්ථ ලේකයම ගත් කර සිවිල් ගුවන්සේවාවේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය මෙන්ම ඒහා බැඳුනු අනෙකුත් පාර්ශ්ව මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලින් සිදුවන්නේ විකම නිති

රාමුවක් යටතේ යි. මෙම නියාමන ක්‍රමවේදය හඳුන්වා දී තිබෙන්නේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization - ICAO) විසිනි. දෙවන ලේක යුධ සමය නිමැවීමන් සමගම ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයට ද තිසි නියාමන ක්‍රමවේදයක අවශ්‍යතාවය ලාබවම ඉතා භෞදිත් දැනී තිබූ බැවින් රටවල් 26 ක නියෝජිතයන් ඇමරිකා වික්සන් පහසුදයේ විකාගෝ තුවරට යැයිවී ගුවන්සේවා නියාමන ක්‍රමවේදයක් වෙනුවෙන් විකශ්‍යතාවයකට ව්‍යුහාතා නිශ්චිත හ. 1944 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින ව්‍යුහාතා මෙම විකශ්‍යතාවය විකාගෝ සම්මුතිය ලෙසින් ගුවන්සේවාවේ හඳුන්වයි.

ඒ සිස්සේ සමස්ථ ලේකයේ සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නියාමනය වෙනුවෙන් බිජිවූ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ වර්ථමාන සාමාජිකත්වය රටවල් 193 කි. ගුවන්සේවාවේ නියාමනය වෙනුවෙන් විවිධ පැතිකඩ ආවරණය වන පරිදි සකස් කරන ලද නිතින් (ප්‍රමිතින් හා නිර්දේශීත පරිවෘත් - Standard & Recommended Practices - SARPS) 12,000 කට ආකෘත්ත ප්‍රමානයක් සිස්සේ ලේක සිවිල් ගුවන්සේවාව නියාමනය කරන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය 1948 උතින් මස 01 දින ශ්‍රී ලංකාව විසින් ද බ්‍රාගන්තේ විකාගෝ සම්මුතියට අන්සන් තබමිනි.

මේ ආකාරයට ශ්‍රී ලංකාව ද ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා නියාමන ප්‍රවාහයට වික්වීමන් සමගම විෂි වගේම පූර්ණ වශයෙන් පැවරෙනුයේ සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට යි. පසුව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ නිර්දේශයන්ට වඩාත් අනුකූල විය හැකි පරිදි 2002 වසරේ දෙසැම්බර් මස 27 වන දින විසේ නියාමන කාර්යභාරය සිදුකරමින් සිටි සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය බවට පර්වර්ථනය වුයේ 2002 අංක 34 දුරන පාර්ශ්වමේන්තු පනතේ විධ්‍යාත්මකයන් ප්‍රකාරව ය.

වර්ථමානයේ සංවාරක අමාත්‍යාංශයන්, ගුවන්සේවා සහ අපනයන කළාප සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍යකාශයන් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය, ශ්‍රී ලංකාවට අයන් ගුවන් කළාපයේ සිදුවන සියලු ආකාරයේ සිවිල් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලින් ගුවන් තිරපැලිතතාවය සහ ගුවන් ආරක්ෂාව ප්‍රමුඛතම කාර්යයක් සේ සලකා ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරමින්, රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිනට අනුකූල වෙමින් ඉතා ඉහළ මට්ටම් මට්ටම් නියාමනය කරමින් සිටින වග සඳහන් කළ යුතුය.



සමූහ වශයෙන් පැමිණෙන ගුවන් මගින් කොට්ඨාසී අකෘතිය දැයු
පරික්ෂණ යෙන්තු ගුවන්නේට පෙළුවෙනි ස්ථාපිත කර ඇති ප්‍රයෝග



କୋରିକ୍ ରେଗ ପକ୍ଷଙ୍କ ନହିଁଲାଙ୍କ (COVID-19) କାମାରେ
ଶିଖି ପକ୍ଷଙ୍କ ଆଲାଙ୍କ ଲେନ୍ତୁଲେଖି ତୁ ଲାକ୍ କା କିମିଳି
ଭୁବନେଶ୍ୱର ଅଧିକାରୀଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟବ୍ୟାପ ବା ଉଚ୍ଚମିତା
ପ୍ରକଳ୍ପ ଆକାରରୁ

ඉතා කෙරී කළක දී ගෙෂ්ලිය වසසනයක් බවට පරිවර්තනය වූ කොට්ඨාසී රෝග වසංගත තත්ත්වය (COVID-19) ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය සඳහා බොහෝ අනියෝගාත්මකව ක්‍රියාත්මක වයි. මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලින් විධිමත්ව සහ බාධාවකින් තොරව පවත්වාගෙන යාම සඳහා ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිව්ල් ගුවන්සේවා අධිකාරය නව ආරක්ෂා ගුවන්කානා සහ ගුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් කුමවේදයන් සකස් කරන්නට කටයුතු කළේ ය. ගුවන් නිරපදිතතාවය, ගුවන් අරක්ෂාව වැනි කාරණ ව්‍යවහාර ප්‍රමුඛතාවය දෙමින් මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලින් පවත්වාගෙන රිය සිව්ල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයට සෞඛ්‍යමය කාරණ පිළිබඳවත් ඉතා ඉහළින් නියාමනය වෙනුවෙන් අවසී කටයුතු සූභ්‍යතම් කරන්නත් එළැවුනුවෙන් කෙරී කළක දී සකස් වන්නත් යුතුසූභ්‍යත කටයුතු කළේ ය.

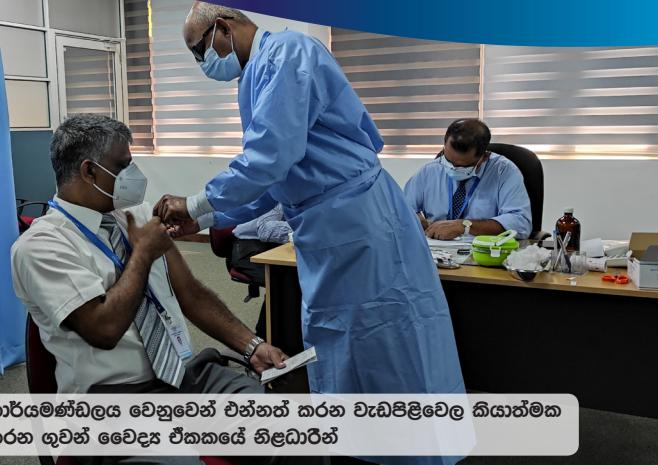
විශේෂයෙන් ගුවන් මගින් හා කාර්යමන්ත්වලය ඔස්සේ කොවිඩ් වෙටරසය (COVID-19) ශ්‍රී ලංකාව තුළට පිවිසීමේ හා මෙරදීන් පිටත්වන ගුවන් මගින් ඔස්සේ වෙනත් රටකට ව්‍යාප්තත්වීමේ ඉහළ අවධානමක් පැවතිණු. ඒ නිසා ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයේ නිර්දේශයන් මත ශ්‍රී ලංකා සෞඛ්‍ය අංශ විසින් හඳුන්වාදී ඇති කොවිඩ් ව්‍යාප්ති පාලනය කිරීමේ කුමවේදයන් මෙරට ක්‍රියාත්මක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටපොල මෙහෙයුම් කටයුතු විට මෙන්ම, ගුවන්යානා මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට ඉතා කෙරී කළක දී හඳුන්වාදීමට කටයුතු කළේ ය.

සොඩ අංග සම්ගින් කටයුතු කරන්න පහසුකම් ශ්‍රී ලංකා සිවල් රුවන්සේවා අධිකාරය සන්ව පවතී ද?

සිව්ල් රුවන්සේවා නිගමනය යටතේ ගුවන් මගි මෙන්ම කාර්යමණ්ඩලයන්හි සෞඛ්‍ය කටයුතු පිළිබඳව විමසීල්මත්ව කරයි තීර්ම වෙනවෙන් අනන්‍ය වූ

පර්වයක් නිබේ. යම් අනපේක්ෂිත හේතුවකින් තදිසී
අවස්ථාවකට මුහුණදීමට සිදුවුව ගොන් ඒ වෙනුවෙන්
ගුවන්තොටුපොලක් තම සුදුසු පරිදි විධිමත් වෙදුන
ඒකකයක් පවත්වාගෙන යාම අවශ්‍යතාවයක්. වීමෙන්ම
ජාතික නියාමන ආයතන මගින් සිදුකරන ගුවන් සේවක
පිරිස් බලපත්‍ර තිකුත් කිරීම, යටත්කාලීන කිරීම වැනි
කටයුතු වලදින් එම සේවක මහන්ම මහත්මින්ගේ
සෞඛ්‍යසම්පත්න බව පිළිබඳවත් තක්සේරු කිරීම්
හිරන්තරයෙන් සිදුකිරීමට කටයුතු කළ යුතුයි.





ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගි ප්‍රවාහන සේවා අත්සුවූවේම හා ගුවන් මගින් අපහසුකාවයට පත් නොවන අන්දමින් ඒ ආක්‍රිත මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය සඳහා වාර්තන පැනවීම වෙනුවෙන් කැපුණු කළ ආකාරය

කොට්ඨාසී රෝග විසංගත තත්ත්වය ගුවන් මගින් හරහා ශ්‍රී ලංකාව තුළට පිවිසීමේ හා පැනිර්වීමේ අවදානම දිනෙන් දින ඉහළ යාමත් සමඟින් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිහෙ, පිටත්වන මෙහෙම සංකුමනික යන තෙඳෘජයේ මගි මෙහෙයුම් අරමුණු කරගතිමින් සිදුවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා යම් පාලනයකට ලක් කරගන්න ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයට සිදුවුති. නමුත් මෙය ඉතා සංවේදී කාරනාවක්. ඒ මෙහෙතු වන විට සංචාරක, ව්‍යාපාරක මෙහෙම රාජ්‍යතාන්ත්‍රික හා වෙනත් කරඹු වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරයට වික්ව සිටි විදේශීකයන් විශාල පිරිසක් රට තුළ රැදී සිටියා. විලෙසම විදෙස් රට වල රැදී සිටි අපේ නිතාදුර ශ්‍රීලංකිකයන් පිරිස. විමෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව හරහා සිය ගමනාන්ත වෙත යාමට අපේක්ෂාත සිටි සංකුමනික මගින්. මේ සියලු කරඹු කාරනා සැලැකිල්ලට ගෙන අතිගරු ජනාධිපති ගෝධාහය රාජපක්ෂ මැතිතුමන් ප්‍රමුඛ වත්මන් රජය, රේඛීය අමාත්‍යාංශය සහ රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය, සෞඛ්‍ය අංශ සමඟින් ද සාකච්ඡා කරමින් කුමානුකුලට ජාත්‍යන්තර මගි ප්‍රවාහන ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා සීමා ප්‍රහාරිත බ්‍රාස්‍ර උපදෙස් සහ තීර්ණීය විශේෂීන් ක්‍රියාත්මක කරන්නට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය කැපුණු කළේ ගුවන් තිරප්‍රේතතාවය සහ ගුවන් ආරක්ෂාව ප්‍රමුඛතාවයේ තබමිනි.

මේ කාලය තුළදී ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් සේවා සපයන විදේශීය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ස්ථාන වෙත මෙරට රැදී සිටි විදේශීකයන් යාම් සිය විදේශීම් වෙත තීසිදු අවහිරයකින් තොරව පිටත්වීමට අවස්ථාව සලසා දීම, සංකුමනික මගින් සඳහා සම්බන්ධිත ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කිරීම, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සේවා තීසිදු අවහිරයකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමට කටයුතු කළ සේම

පළමු, දෙවන සහ තොරව කොට්ඨාසී අවස්ථාවන් හමුවේ, ගුවන් ගමන් සේවා සඳහා අවශ්‍යතා මත වාරන පැනවූ කාලසීමාවේ දී ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු තීසිදු බාධාවකින් තොරව රටිතුලට සහ රැවින් පිටතට ක්‍රියාත්මක කරගන්න අවශ්‍ය නියාමන කුම්වේදයන් සකස් කළ නිසාවෙන් ඒ ඔස්සේ අත්‍යාවශ්‍ය සෞඛ්‍ය හා වෛද්‍ය උපකරණ මෙරටට නිසි වේලාවට ගෙන්වා ගැනීමට භැංකිවූවා සේම මෙරටින් සිදුවන අපනයන ක්‍රියාවලියට සැලකිය යුතු මට්ටමේ ගක්කියක් සපයන්නටත් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවට හැකිවිය.



අධ්‍යක්ෂකය ලැබීම සඳහා විදෙස් ගතව සිට කොට්ඨාසී (COVID-19) හමුවේ මවිඩ්‍රාමට යාම් පැමිණීමට නොහැකිව සිටි සිසු දරු දැරුණෙන් ඇතුළු පිරිස ශ්‍රී ලංකාවට ආපසු ගෙන්වා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය.

ඉහතින් සඳහන් කළ පරිදි, මෙරට රැදී සිටි විදේශීකයන් හට සිය මවිඩ්‍රාම වෙත තීසිදු අවහිරයකින් තොරව පිටත්වීමට අවස්ථාව සලසා දීම, සංකුමනික මගින් සඳහා සම්බන්ධිත ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කිරීම, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සේවා තීසිදු අවහිරයකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමට කටයුතු කළ සේම

අධිකාපන, සංචාරක, රැකියා වැනි කාරනා වෙනුවෙන් විදෙස් ගතව සිට, කොට්ඨාසි තත්ත්වය ගෝනුවෙන් මධ්‍යමව පැමිණීමට නොහැකිව සිටි ශ්‍රීලංකිකයන් යාරි ගෙන්වා ගැනීම කෙරෙහි විශේෂයෙන් අවධානය ගොමුකරන්නට සිදුවිය. මෙහිදී අතිරේ ජනාධිපති ගෝනාහය රාජපක්ෂ මැයින්මන්ගේ උපදෙස් මත ක්‍රියාවල නැංවූ රජයේ වැඩිපිළිවල සාර්ථක කරගන්නට ගුවන්සේවා පාර්ශවයෙන් අවසිංහා අනුමැතිය ලබාදීම සිදුකළේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය යි. විශේෂයෙන්, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය, ජ්‍යෙෂ්ඨ රාජ්‍ය ගුවන් සේවා නියාමන ආයතන මෙන්ම තානාපති අංශ සම්ගේ ඉතා කුඩාපෑටව කටයුතු කරමින් වඩාත් කාර්යක්ෂමව හා නම්කාංග පෙනෙන් සිදුකරන්නට අවසිංහා සම්බන්ධිකරනය ඇතිකිරීමට කටයුතු කළ විට සඳහන් කළ යුතුය.

විනයේ ව්‍යාහාන් හි රදි සිටි ශ්‍රීලංකික සිසු දරු දැරයන් පිරිස ගෙන්වා ගැනීම මෙහිදී පළමු අනියෝගාත්මක කාර්යය විය. ඒ වන විටත් ව්‍යාහාන් හි සිටි ක්‍රියාත්මක වූ සියලු ගුවන් ගෙන් සේවා අත්සිටුවන්නට වින රජය හා සිවිල් ගුවන්සේවා අංශ පියවර අරගෙන තිබුණි. ඒවෙනුවෙන් තානාපති අංශ හා සිවිල් ගුවන්සේවා අංශ සම්ගේ කටයුතු කර අවශ්‍ය අනුමැතින් ලබාදී ඔවුන් පිරිස මෙරටට ගෙන්වා ගන්නට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කළේය. ඒ අනුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය විසින් වියාර්ධනයේ A330-300 යානාවන් යොදුවමින් කොට්ඨාසි හමුවේ මධ්‍යමව පැමිණීමට නොහැකිව රදි සිටි ශ්‍රීලංකිකයන් 33 දෙනෙකු මෙරටට කැඳවාගෙන පැමිණියේ ය.

පසුව රජයේ වැඩිපිළිවලට අනුව කුමයෙන් කොරෝනා වෙරිස තත්ත්වය (COVID-19) පාලන කිරීමේ සෞඛ්‍ය අංශ වැඩිපිළිවෙළට බාධා නොවන අත්දීමින් දකුණු ආකියානු රටවල් වන පකිස්ථානය, නේපාලය, ඉන්දියාව මෙන්ම බංගලාදේශයේ රදි සිටි ශ්‍රීලංකික සිසු දරු දැරයන් හා එම පිරිස ගෙන්වා ගැනීම වෙනුවෙන් අවසිංහා ගුවන් ගෙන්වා ගැනීම වෙනුවෙන් අවසිංහා ගුවන්සේවා ඉතාම සාර්ථක කාර්යක් පැවත පැන්වුයේ රදි සිටි ශ්‍රීලංකිකයන් පිරිසක් ද මෙම ගුවන් ගෙන්වා පැන්වුයේ තැනහ්‍යාවේ හා ඇමරිකා වික්සන් ජනපදයේ රදි සිටි ශ්‍රීලංකිකයන් පිරිසක් ද මෙම ගුවන් ගෙන්වා පැන්වුයේ අධිකාරයට හැකිවුති.



විනයේ ව්‍යාහාන් සිටි ක්‍රියාත්මක කළ පළමු මූලගැනීමේ ගුවන් ගමනට එක්වූ ගුවන් සියලුවන්

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස මෙරට ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටපොල ආරක්ෂක කටයුතු ක්‍රියාවල නැංවූ ආකාරය සහ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂිත කුමවේදයන් ඒ වෙනුවෙන් ගොදාගැනීම

කොට්ඨාස (COVID-19) තත්ත්වය කිසිදු ආකාරයකට බාධාවක් කර නොගතිමින් ගුවන්තොටපොල මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලය, ගුවන් නිරෝපිළිතතාවය, ගුවන් ආරක්ෂාව නිසි ලෙස ප්‍රවත්වාගන්නට පසුගිය කාලය පුරාවටම කටයුතු කාලා සේම සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ කොට්ඨාස (COVID-19) ව්‍යාහාන් පාලන වැඩිස්වනට අනුව කටයුතු කරමින් ගුවන්සේවාව හරහා රටතුලට වෙරිසය ව්‍යාහාන් වීම වැරුණුවේම වෙනුවෙන් හඳුන්වාදී ඇති වැඩිපිළිවෙළට සැනුවය දැයකන්වය සපානින් ගුවන්සේවාවේ නියාමන ප්‍රමිතින් ආරක්ෂාවේ යොදුවමින් කටයුතු කළ නිසා සමස්ථ වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව මෙම උවදුරන් අරක්ෂා කරගන්නට සිවිල් ගුවන්සේවාවට අවස්ථාව උඩවුනි.

පැමිණෙන සහ පිටත්වන ගුවන් මැගින් සඳහා සිදුකළයුතු ආරක්ෂක පිරිසක්ම් වෙනුවෙන් අවසිංහා වික්සන් කිරීමා යන්තු හඳුන්වාදීම, සමුහ වශයෙන් පැමිණෙන ගුවන් මැගින් අතරන් කොට්ඨාස ආසාධිත යැයි සැක සහිත මැගින් හඳුනා ගැනීමේ උෂ්ණත්වා මාපක සහිත උපාග පද්ධතියක් හඳුන්වාදීම වැනි කරුණු මෙයට සම්ගාමීව සිදුවූ අතර ඒ වෙනුවෙන් අවශ්‍ය නියාමන කුමවේදයන් පිළිබඳ මැගපෙළීම සහ සම්බන්ධිකරණ කටයුතු සිදුකළේ සිවිල් ගුවන්සේවා අතිරේක අධික්ෂ ජනරාල් පි.එෂ්. ජයකාන්ත මහතා විසිනි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටපොල මෙහෙයුම් හාරව කටයුතු කරන ආයතනය වන ගුවන්තොටපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මෙම ක්‍රියාවාමය ඉදිරියට ගෙනයාමට ඉහළ කාර්යාලයක් සිදුකළේ ය. විශේෂයෙන්



ඉහළ මෙහෙයුම් ප්‍රතිගතයක් සිදුවන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල මගි මෙහෙයුම් සෞඛ්‍ය අංශ හා සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමන තුම්බේදයන්ට අනුකූල වෙමින් කිසිදු අවකිරයකින් තොරව පවත්වගෙන යාම සඳහා කටයුතු කළේ ප්‍රසංසනාත්මක අයරිනි. මෙහිදී ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සහාපතිතමා ප්‍රධාන කොට්ඨත් විනි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ඇතුළු සියලුම සේවක මහත්ම මහත්මීන් කැටවේදීව සිහිපත් කළ යුතුය.

විමෙන්ම ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, මෙරටට සේවය සපයන විදේශය ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම, දේශීය ගුවන් සමාගම, එක් රජයේ වැඩපිළිවෙළ සාර්ථක කරගැනීම සඳහා උරදී කටයුතු කළ ආකාරය ඉතා ප්‍රසංසනීයයි.



කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලෙහි ආරක්ෂක තත්ත්වය තුවදරවත් ඉහළ නැංවම වෙනුවෙන් නිවැරදි උස්සා මෙහෙයුම් අවස්ථාව අතිශේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ඩී.එෂ. ජයකාන්ත මහතා සහභාගි වූ අපුරු,

කොවිඩ් (COVID-19) හමුවේ ගුවන් අප රටක් වශයෙන් ගුවන්සේවාවට අඛුල වහ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් ගෙන ඇති පියවර

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් වාර සඳහා වාරනයන් පැනවීම සිදුවන් බොහෝ ගුවන් හාන්ඩ් ප්‍රවාහන සේවා සාමාන්‍ය පරිදි ත්‍රියාත්මක විය. විමෙන්ම යම් පහළ යාමක් ඇතිවත් ශ්‍රී ලංකාවට ඇත්තේ පියාසර තොරතුරු කළාපය හාවත කරන ගුවන් යානා සිය ගුවන් ගමන් වාර සුපුරුදු පරිදි ත්‍රියාත්ම කරන්නට වූ අතර තාක්ෂණික සේවා ලබාගැනීම සඳහා පැමිණෙන යානා, මුද්‍රාගැනීමේ ගුවන් ගමන් වාර ද මෙම කාල වකවානුව තුළ අඛණ්ඩව ත්‍රියාත්මක විය. වියට හොඳම උදාහරණ ලෙස මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා සිදුවන විදේශය නාවික කාර්යමන්ඩ්ල හුවමාරුව දැක්විය හැකිය. මේ කාර්යයන් සිදුවන අතර වාරයේ සෞඛ්‍ය අංශ මගින් හඳුන්වාදී ඇති කොවිඩ් ව්‍යුහාප්ති පාලන වැඩපිළිවෙළ කිසිදු බාධාවක් සිදුවන්න අවස්ථාවක් නොලද අතර ගුවන් නිරැපදිතතා හා ගුවන් ආරක්ෂණු ප්‍රමිතීන් උල්ලංගනය වහ්නත් අවස්ථාවක් නොවිය. මේ සියලු කාර්යනා ආරක්ෂා කරගනිමින් කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබාදීම උදෙසා කටයුතු කිරීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය නිබුද්‍රා කරගැනු කළ යැකිය.

විශේෂයෙන් ගුවන් කාර්යමන්ඩ්ලවෙළ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂාව පිළිබඳව අවධානය ගොමුකිරීම, ඔවුන්ගේ බලපත්‍ර නිසිපරිදි යාවත්කාලීන කිරීම වෙනුවෙන් කටයුතු සම්පාදනය කිරීම, වැනි කාර්ය පිළිබඳවත් සාමාන්‍ය කාර්යාල කටයුතු යටු තත්ත්වයට පත්වන තෙක්ම ඉහළ අවධානයකින් යුතු කිරීම වෙනුවෙන් විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යැකිය.

විමෙන්ම මෙම කාලසීමාව පුරාවට සියලු ආකාරයේ ගුවන් මෙහෙයුම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කරගනිමින් සිදුවනවා ද යන්න පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ සිවිල් ගුවන්සේවා පරක්ෂකවරුන් නිබුද්‍රා කටයුතු කරනු ලදීය. විනිදී ගුවන් මෙහෙයුම්, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්යානා වල ආරක්ෂාව, ගුවන් හාන්ඩ් මෙහෙයුම්, ගුවන් යෝග්‍යතාවය, ගුවන් ප්‍රහුණු පාසැල් වල ත්‍රියාකාර්ත්වය මෙන්ම විශේෂයෙන්ම කොවිඩ් තත්ත්වයෙන් රටත්, පහතාවත් ක්ෂේත්‍රයේ පීවනාලිය බල කාර්යමන්ඩ්ලවත් ආරක්ෂා කරගනිමින් ව්‍යුහාප්ති පාලන වැඩසටහනට අනුව කටයුතු කරනවාද යන්න පිළිබඳවත් ඔවුන් සේවිකී කිරීම වල නිරත විය. මෙම අවස්ථාවන් සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් කිඹාතාන් තේමිය අධ්‍යාපනීකුම මහතා ද වික්වීම සිවිල් ගුවන්සේවා

පරික්ෂකවරුන්ගේ විත්ත දෙරීය ඉහළ නංවන්නට තේතුවක් විය. මෙම සොදුසි කිරීම් සාර්ථක කරගැනීමට සෙසු කාර්යමන්ත්ව විසින් ප්‍රසිංහ්‍ය සහායක් ලබාදුනි වග ද සිහිපත් කළ යුතුය.

වම සොදුසි කිරීම් ඔස්සේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිදුවන සියලු ආකාරයේ ගුවන්තොටපොල සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කරගැනීම්



සිවිල් ගුවන්සේවා අධික්ෂණ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කළුනාන් තේමිය අධ්‍යව්‍යම මහතා ගුවන්තොටපොල මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුවන ආකාරය තිරික්ෂණය කරන අයුරු



සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරුන් විදේශීය යානාවක් තිරික්ෂාම සූභ්‍යතියෙන්



සිවිල් ගුවන්සේවා විභාග අංශය පරික්ෂණ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කරන අයුරු

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO), මෙරට නියෝජිත ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ නියාමන ක්‍රියාවලිය අත්කරගෙන ඇති ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීම

ඉහතින් සඳහන් කළ පරිදි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් හඳුන්වා දී ඇති නියාමන කුම්වේදයට අනුගත වෙමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ ප්‍රමුඛතම කාර්යභාරය බව පැහැදිලිය. මෙය සෑම සාමාජික රාක්ම ගුවන්සේවා කටයුතු නැසිරවීමේ දී පොදු කාර්තාවකි. කළුන් කළට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මෙම නියාමන ක්‍රියාවලිය අපේක්ෂිත මට්ටමීන් සිදුවනවා ද යන්න පිළිබඳව සොයාබැඳීමක් සිදුකරනු ලබන්නේ විගණන පැවැත්වීම ඔස්සේ සි.

මෙම ආකාරයේ විගණනයන් දෙකක් ශ්‍රී ලංකාව අරමුණු කරගනීම් 2010 වසරේ සහ 2018 වසරේ දී පවත්වන්නට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා



සංචිතය කටයුතු කලේ ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශීත පරිවයන් (SARPs) සපල ලෙස ක්‍රියාවේ ගොදුවන්හේ ද යන්න තක්සේරු කිරීම සඳහා යි. මෙම විගණනයන්ට සාර්ථකය මුහුණ දී ඉහළ පරිසාධන මට්ටමේ රැඳී සිටීම යම් රටකට ගුවන්සේවාමය පාර්ශවයෙන් ඉතා වැදගත් වෙයි. ගුවන්සේවාව ආණ්ඩු ආයෝජකයන් විශේෂයෙන් ජාත්‍යන්තර විදෙස් ගුවන් සමාගම් සිය ගුවන් මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී මෙම විගණනයන් ගේ ප්‍රතිපල පිළිබඳව යම් මට්ටමකට අවධානයකට ලක්කිරීම ද සිදුවෙයි.

ගුවන්සේවාවේ ඉතා වැදගත් කළුපයන් 08 ක් ඔස්සේ සිදුකළ මෙම විගණනයන් මගින් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංචිතය මගින් ගුවන්සේවා නියාමනය වෙනුවෙන් හඳුන්වාදී ඇති සම්මුඛීන් හා නිර්දේශීත පරිවයන් (SARPs) සපලඹායි ලෙස ක්‍රියාවේ යොදාවේමේ ප්‍රතිශතය ඉතා ඉහළ මට්ටමක්න පවත්වාගෙන ඇති බව පසක් වූ බව සටහන් තබන්නේ නිහතමානී ආධිම්බරයෙකි.

විය ශේෂීගත කිරීම වලදී, දකුණු ආසියාවෙන් පුරුම ස්ථානයන්, ආසියානු ගාන්තිකර කළුපයෙන් හෝවන ස්ථානයන් ලෝක මට්ටමින් දැනහම වන අවස්ථාවන් ලෙසත් සටහන් වූව සේම මෙම අවස්ථාව ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පාර්ශවයෙන් ශ්‍රී ලංකාව අත්කරුණු ජාත්‍යන්තර ප්‍රයුහනයයි. විශේෂ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ශ්‍රීලංකිය නාමය ගුවන්සේවා ක්ෂේෂුර ඉදිරියේ ඔස්වා තබන්නට දායකත්වය බ්‍රාදුන් ගුවන්සේවා පාර්ශවකරුවන් ගේ සහාය මෙහිදී ඉතා අගය කර සඳහන් කර සිටිමු.

කොට්ඨාස (COVID-19) තත්ත්වය පහව යාමන් ගුවන් ගෙන් සේවා ආරම්භ කිරීම සිදුකරන ආකාරය

ලොව බොහෝ රටවල් කුමයෙන් තම ජාත්‍යන්තර ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා පහව තිබු වාර්ණයන් ඉවත් කරන්නට කටයුතු කර ඇත. දීර්ඝ කාලීනව ශ්‍රී ලංකාව ද ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගෙන් මෙහෙයුම් සඳහා පහව ඇති වාර්ණයන් පවත්වාගෙන් යාමට නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීයේන් ශ්‍රී ලංකා රජයේන් කිසිදු අදහසක් නොවේ. දේශීය ගුවන් ගෙන් සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා සාමාන්‍ය පරිදි සේවා අංශය උපදෙස් පරිදි ක්‍රියාත්මක වන නමුත් ජාත්‍යන්තර මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගෙන් සේවා ක්‍රියාවට නැංවීමේ දී තරමක් විමසිලුමන් විය යුතුයි. විය කුමානුකුලව සිදුවිය යුත්තකි.

කොට්ඨාස (COVID-19) තත්ත්වය පහව යාමන් සමඟින් කුමානුකුලව වෙටරස ව්‍යාපෘති පාලන වැඩිකිප්පාලට බාධාවක් තෙවින පරිදි සේවා අංශ නිර්දේශයන්ට අනුකුලව ජාත්‍යන්තර මගි ගුවන් ගෙන් සේවා සඳහා අපේ ගුවන්තොටුපොළවල් ව්‍යවහ කිරීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය සියලු කටයුතු සම්පාදනය කරන ලදී.



කොට්ඨාස හමුවේ ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකළ යුතු ආකාරය කිළිබඳව පාර්ශවකාර ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කරමින්





වැඳෙහි භාවිත කාර්යමන් බල තුවමාරුවක් සඳහා පැමිණ ගානාවක්

කොරෝනා (COVID-19) තත්ත්වය හමුවේ අනෙක් කර්මාන්ත සේම ගුවන්සේවා කර්මාන්තයන් ආර්ථික වශයෙන් අරුධිකාරී තත්ත්වයන්ට මූහුණු දෙමින් පවතී. රටක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව මෙම ආරුධිකාරී තත්ත්වයන් මිදි ඇඟේෂ්ඩිත අරමුණු කරා මෙහෙයුම් කිළුබදාව පවතින සැලසුම්

පාතනයන්තර මගි ප්‍රවාහනය හා සඩැනු ගුවන්සේවා කර්මාන්තය කොරෝනා වෛද්‍යතා තත්ත්වය (COVID-19) හමුවේ දැඩි ලෙස බිඳ වැඩිමකට ලක්විය. ගුවන් ගානා දස දහක් ගනනින් මෙහෙයුම් වෘත්තී ඉවත්ව ගුවන්තොටපොල වල ගාල් කරන්නට ගුවන් සමාගම් කටයුතු කළ සේම ගුවන් ගමන් වාර මිලියන ගනනක් අවමානු වුති. මෙම තත්ත්වය යටු තත්ත්වයට පත්වන්නට තරමක කාලයක් ගතවන බව ආර්ථික විශ්වේෂකයන් පවා සඳහන් කර ඇත. විතෙක් ගුවන්සේවාව රැකබලාගැනීමට මෙන්ම කර්මාන්තයේ උන්නතියට සහ යහ පැවතෙන්මට උරදුන් සේවක ප්‍රජාව ආරක්ෂා කරගතිම්න් අනාගතය වෙත පියම් කළ යුතුය.

අඩාල වන මගි ප්‍රවාහනයට යම් ගක්තියක් සහයම්න් කර්මාන්තය රැකබලා ගැනීමට, ගුවන් භාණ්ඩ සේවාව උපයෝගී කරගැනීම වෙනුවෙන් කටයුතු කර ගැනීම ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් ගත් ප්‍රශ්නය් පියවරකි. මෙය වර්තමාන ගුවන්සේවාවේ ලේක ප්‍රවනතාවයක් බවට පත්වී අවසන් ය.

විශේෂයෙන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ සිදුවේ ඇති මෙම තාවකාලික පසුබිජම තේතුවෙන් විය හා සඩැනු සංස්කෘති සහ වතු කර්මාන්ත හා රැකියා අවස්ථාවන් සඳහා යම් බලපෑමක් සිදුව ඇත. සංවාරක කර්මාන්තය එළා අතරන් ප්‍රමුඛව තිබේ.

මේ සියලු පසුබිජම් අනියෝගයට ලක්කරම්න් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ඉහළට ඕස්වා තබන්නට මේ වන විට සියලු පාර්ශවකාර ආයතන සම්බන්ධ විශ්වාසුම් සකස් කරම්න් නිබෙන වග සඳහන් කළ යුතු ය.



නව ගමනක් වෙනුවෙන් බුළුන ගානා මෙහෙයුම් සඳහා නියාමන ක්‍රියාවලයක් හඳුවන්වාදීම

නව ලේක ප්‍රවාහනයක් මෙන්හේ සිසු පිබිදීමකට ලක්ව ඇති බුළුන ගානා මෙහෙයුම් නියාමන කුම්බේදයක් යටතට ගෙන රාජ්‍ය ආරක්ෂාවට තර්ජනයක් නොවන අන්දම්හේ මෙන්ම සාමාන්‍ය ජන පිවිතයට බාධා නොවන අන්දම්හේ වඩාත් සුහුදායී කර්මාන්තයක් අනාගතයට හඳුන්වාදීම වෙනුවෙන් ප්‍රශ්නය් වැඩිපිළිවෙළක් සකස් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය කටයුතු කළේ ය.

සාම්ප්‍රදායික මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියෙන් ඔබිබට ගියාව භුදෙක් වෙන්වාස්වාදයට පමණුක් සීමා නොවා, ආර්ථික වශයෙන් වැඳුගෙන් වන නව මානයන් වෙනුවෙන් භාවිතා කළ භැකි බුළුන ගානා මෙහෙයුම්කරුන් ක්‍රියාවලයක් සඳහා වත්මන් මෙහෙයුම්කරුවන් යොමුකිරීම මෙන්ම අනාගත පරපුර සඳහා විධිමත් මෙන්ම සමාජ හිතකාම් පර්සරයක් හිමිකරදීමේ අරමුණින් මෙම සියලු නියාමන ක්‍රියාවලින් හඳුන්වා දෙනු ලැබුයේ ජාතික ආරක්ෂාව ද ප්‍රමුඛතම කාර්යය සේ සළකමිනි.

එමෙන්ම මානුෂීය මෙහෙයුම් වෙනුවෙන් ගාර්ඩක, මානසික මෙන්ම හෝතික වශයෙන් ද සුදුසුකම් ලත් බුළුන ගානා මෙහෙයුම්කරුවන් පිරිසක් විධිමත් වැඩිපිළිවෙළක් යටතේ හඳුනාගෙන ඔවුන් සඳහා අනුමැතිය බ්‍රැඩාදීම මෙහිදී කැපී පෙනෙන සිදුවීමකි.

බුළුන ගානා මෙහෙයුම් කටයුතු නියාමනය කිරීමේ දී මාන්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය සම්භන් ද කටයුතු කරම්න් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය සඳහා යොදාවීම වෙනුවෙන් කටයුතු කරම්න් සිටි.





මානුෂීය මෙහෙයුම් වෙනුවෙන් සුදුසුකම් ලත් බුළේන ගාහා මෙහෙයුම්කරුවන් කිරීක් විධිමත් වැඩපිළිවෙළක් යටතේ හඳුනාගෙන ඔවුන් සඳහා අනුමතය ලබාදීම් අවස්ථාවේදී සහාපති, උපුල් දේශීලුභාක, උප සහාපති අමිත විශේෂුරිය, සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීන් ජනරාල් කැපිතාන් තේම්ය අවෝච්නුම සහ මහත්වරුන් අතින් සුදුසුකම් ලත් මෙහෙයුම්කරුවන් තම සහතිකතන් ලබාගත් ඇපුරු



රජයේ දැක්මට අනුව ක්‍රියාකාරම්න් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පාර්ශ්වයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ඉහළට ඔසවා තබන්නට ඉදිරියේදී ක්‍රියාකාරන ආකාරය සහ ඒ වෙනුවෙන් පවතින සැලසුම්

අතිගරු ජනාධිපති ගෝඩාහා රාජපක්ෂ මධ්‍යතුමන් ප්‍රමුඛ වත්මන් රජයේ සංවර්ධන වැඩපිළිවෙළ අතර ගුවන්සේවා කර්මාන්තයෙන් උන්නතිය වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීම ඉහළ ස්ථානයක පවතී. ඒ අනුව ක්‍රියාකාරම්න් ගුවන්සේවාවේ තීරුපළුතතාවය හා ගුවන් ආරක්ෂාව ප්‍රමුඛ කරගතිම් නියාමන ක්‍රමවේදය නිසිපරදි ක්‍රියාවලි යෙදුවීම වෙනුවෙන් පාතික නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය තිබුණුම රුදී සිටිමත් කටයුතු කරයි.

එමෙන්ම මගි අත්දැකීම් හා පහසුකම් තවදුරටත් ඉහළ නංවලින් පාත්‍රත්වයෙන් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් ප්‍රශ්නයේදී මෙටිමතින් පවත්වාගෙන යාම වැනි කරයුතු ද ඒ අතර ඉදිරියෙන්ම ඇත.

මේ වන විට මත්තල රාජපක්ෂ පාත්‍රත්වයෙන් ගුවන්සේවා සිස්සේ පාත්‍රත්වයෙන් ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීමට අවසිය කටයුතු සම්පාදනය වෙතින් පවතින අතර මත්තල ගුවන්සේවා වෙත ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කරන ගුවන් සමාගම වෙත ඉදිරි දෙවසරක කාලය තු බඳ සහනු රුසක් පිරිනමන්න රජයේ අනුමතය හිමිවී තිබෙනුයේ එම වැඩපිළිවෙළ යටතේ ය. එමෙන්ම ඒ සිස්සේ ගුවන් ගමන් සඳහා ව්‍යක්වන මගින් හටත් ප්‍රතිලාභ බොහෝමයක් අත්වයි. එමේම රත්මලාභ ගුවන්සේවා ව්‍යාපාරක ජ්‍යෙ ගාහා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ප්‍රවර්ධනය කරන්නත් විය නාවිත කරන ගුවන් සමාගම් වෙත සුවිශ්චී මූල්‍ය සහන බඳාදෙන්නත් මේ වන විට කටයුතු සම්පාදනය කර ඇත.

නිලන්න තෙන්නකේව්



යම් ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ හැකි ආකාරය කිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීම සඳහා රැසිකාඟු තාහාපතිවරයා, සහාපති උපුල් දේශීලුභාක මහතා හමුවූ අවස්ථාව



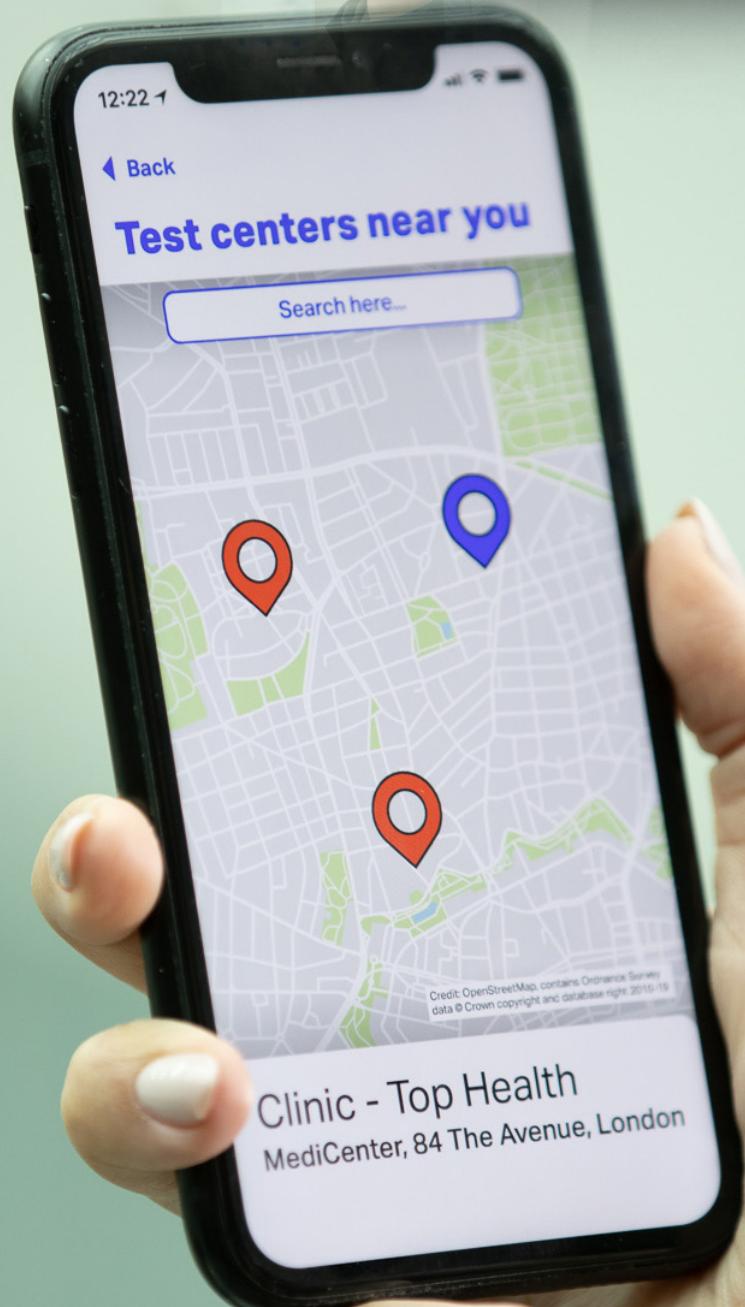




කොරෝනා වෙටරසයේ ව්‍යාප්තිය හේතුවෙන්
මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක
කිරීම අත්සුවුවීම හේතුවෙන්
ලොව පුරා ගුවන්තොටුපල වල
ගුවන් යානා ගාල්කර තිබූ ආකාරය



**කොට්ඨාස තරඟා,
සමාච්‍ය ජනගමන
දුරකථනයෙන
ගුවන්
ගමන
යමු**





කොට්ඨාසි වසංගත තත්ත්වය පසුගිය වසරේ මෙව
 පුරා වහාප්ත වීමත් සමඟින් බොහෝ ක්ෂේත්‍රයන්ගේ
 යහපැවත්මට විය සංප්‍රවම බාධා ව්‍යුල් කළ සේම
 ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තයේ ක්‍රියාකාරීත්වය කෙරෙනි දැ
 අහිතකර ලෙස බලපෑම් ව්‍යුල් කරන ලදී. සෞඛ්‍ය අංශ
 හඳුන්වාදුන් කොට්ඨාසි වහාප්ත පාලන වැඩසටහන් වලට
 අනුගත වූ රටවල් සිය දේශ සීමා හරහා සිදුවූ සියලු
 ආකාරයේ මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් වාර අත්සුවුවමින්
 සංවර්න සීමා පනවන්නට කටයුතු කළේ ඒ අනුවදි. විහෙත්
 කොට්ඨාසි නිසා දීර්ඝ කාලීනව මෙවක් ව්‍යා තබන්නට
 කිසිදු හැකියාවක් තොමෙන. කොට්ඨාසි තත්ත්වය අහියෙළ
 යට ලක්කර වර්ධමානය වන විව මිනිසා විභින් තුමයෙන්
 තම ජීවන ගමන් මග යුතා පරිදි සකස් කරගන්නට වෙර
 දුරමින් සිටින්නේ විය අවබෝධ කරගනිමිනි.

සංචරණ සීමා පැනවේම ඔස්සේ මත් ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් සේවා අධිපතිවේමත් සමගින් සංචාරක ක්රෙමාන්තයට ඉහළ බලපෑමක් වේල්ල කළේ ය. මෙයට විසඳුම් ලෙස පාත්‍රක්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය ක්‍රියාත්මක කළ වැඩපිළිවෙළ යටතේ ආයතන ගනනාචක විසින් මඟින් නම් භාවිතා කළ හැකි ආකාරයේ විදුල්ත් මාදුලියේ අවසර පත් ඇතුරු ඉදිරිපත් කළ අතර වී අතරත් පාත්‍රක්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) විසින් හඳුන්වාදුන් අවසර පත වන IATA Travel Pass පිළිගැනීමකට ලක්විය. ITP භාවිතා කරමින් ගුවන් මඟින් නම් තම ගමනාන්ත වෙත පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි අතර සරල සහ භාවිතයට නම්වාක්ලී වූ මෙම යෙදුම් රට්ටිවල් වෙත තම දේශීමා යළි විවෘත කිරීම හෝ සංචරණ සීමා යම් පමණකින් ලිඛිල් කිරීම සඳහා උනත්දු කරවන්නක් ද වෙයි.

කොට්ඨාසි තත්ත්වය හමුවේ ගුවන් මගි ප්‍රචාරන දේව කටයුතු යළි ආරම්භ කිරීම තරමක අනියෝගාත්මක කාර්යයක්. අපි හැමෝටම අවශ්‍ය ගුවන් දේවාව යළි සුපුරුදු රද්දමයට පැමිහෙමින් අනස වගේම ගුවන්තොටපොලටවල් ද කාර්යඩහුල වනු දැක්මයි. මේ පිළිබඳව අවධානය ගොමුකර IATA, ගුවන් මේන් හට පහසුවෙන් තම ගුවන් ගෙන් වල නිරතවිය හැකි පරිදි ITP නම් පරිගණක ආශ්‍රිත ජංගම දුරකථන යෙදුම්ක් හඳුන්වා දෙන්නට කටයුතු කරන්නේ ඒ අනුව දී. මෙහි විශේෂත්වය තමයි ගුවන් මගියාට තම ස්මාර්ට් ජංගම දුරකථනය භාවිත කරමින් මෙම යෙදුම් උපයෝගිකාව ගෙන පහසුවෙන් ගුවන් ගෙන් වල නිරත වන්නට අවස්ථාව උදාකරුම්. සරලව දැක්වුවහාත් විය ඩිජිටල් පාස්පෝර් විකාශක වෙත පෙන්වනු ලබයි.

2021 මාර්තු මස 18 දින සිංහප්පරු රුවන් සේවය විසින් IATA Travel Pass භාවිත කරමින් පළමු මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගෙන් වාරය ලත්චින් හිටුළේ ගුවන්තොටුපොල වෙත ත්‍රිකාත්මක කළා. වියට පෙර අවස්ථා ගනනාවක දී ම පර්යේෂණ සහ අත්හදාබැවූමේ ගුවන් ගෙන් වාර කිහිපයක්ම ත්‍රිකාත්මක කිරීමෙන් පසුව තමයි ප්‍රථම වතාවට වීම හඳුන්වාදීම තිල වශයෙන් සිදුකළේ. වර්තමානය වන විට ලොව ප්‍රමුඛපොලේ ගුවන් සමාගම් 70 ක් තම පාර්හේකිය ගුවන් මගින් හට ITP හඳුන්වාදෙන්නට කටයුතු කර තිබන්නේ විහි සාර්ථකත්වය ද පදනම් කරගෙනයි.

අදාළත් නොවුම් වෙත ප්‍රතිඵලියක් මෙම හඳුනුවා දීම මාස නවයක
කාලයක් තිස්සේ ලෙව පුරු පරිගණක මඟ්‍යකාංග
ඉංජිනේරවරුට වන් IATA සමගින් වික්ව සිදුකළ
පර්යේෂණ වල ප්‍රතිඵලයක් ලෙස දක්වන්න හැකියි.
මෙහි සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් පාත්‍රත්වය සිව්ල්
ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO), ලෝක සේවක
සංවිධානය (WHO) සහ අපගේ 290 ක් වන සාමාජික
ගුවන් සමාගම් තමන්ගේ උපරිම සහයෝගය ලබාදුන්
බව කියන්න අවශ්‍යයි. මගින් හට නම්‍යකිරී වූ ගුවන්
ගමන් තුළවේදයක් වත්මන් කොට්ඨාසි අනියෝගය හමුවේ
වුවත් අත්කර දීම වෙනුවෙන් IATA නිබුදවම කරයුතු
කරමින් සිටිනවා. ඒ නිසාමයි මෙම යෙදුම් මිසිදු මුදලක්
වැයකිරීමකින් තොරව ඔබට බාගත (Download)
කරගන්නට හැකි ලෙස පවා සුදානම් කරන්නට කරයුතු
සම්පාදනය වන්නේ.

ITP හි ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳව හඳුන්වා දෙනවා
නම්, මෙය ඉතාම සරල ක්‍රියාකාරීත්වයෙන්
යුතු ජංගම දුරකථන යෙදුම් මක්
(Mobil Application).
විමර්ශන් ඔබ ගමන්
කරන්නට අපේක්ෂා කරන
ගමනාන්තයේ කොට්ඨාසි ව්‍යාප්ති
පාලනය වෙනුවෙන් පවතින
සෞඛ්‍ය අවශ්‍යතාවයන්
වෙනුවෙන් ඔබට
සූදානම් කරවීම
තමයි මූලික වශයෙන්ම
සිදුකරනු ලබන්නේ. ඒ
ඡිස්සේ ගමනාන්තයේ කොට්ඨාසි
සඳහා පරික්ෂණ සිදුකරන





පිටලගත් අනුමත සෞඛ්‍ය මධ්‍යස්ථාන (Testing Centers) සහ විෂ්න්ත් ලබාගත හැකි ස්ථාන (Vaccination Centers) පිළිබඳව ගමනට පෙර සිටම මහි ඔබට දැනුවත් ව්‍යුහ හැකියාව පවතිනවා. මේ සියලුම සිදුවන්හේ ගෝලීය වශයෙන් ක්‍රියාත්මක වන සෞඛ්‍ය තොරතුරු ඇතුළත් දුර්ත සමුදායක් හා ඔබට ස්වයංක්‍රීයව ම සම්බන්ධ කරවීම ඔස්සේ යි.

මුළුක වශයෙන් අදියර හතරක් යට්ටේ කියාත්මක වන ITP අප්පේල් මස මැද භාගයේ සිට ගුවන් ලංගු ප්‍රවාහන කියාවලුයට වික්කල අතර, ඔබ සතු ස්මාර්ට් ජාගත දුරකතනයට ITP යෙදුවුම බාගත කරගැනීමෙන් පසු සරල සහ පහසු භාවිත කුමවේදයකට අනුව තමන් විසින්ම ගිහුමක් නිර්මාණය කරගත හැකි ලෙස විය සකස් කරන්නට මඳකාංග නිර්මාණ ඉංජිනේරවරන් කටයුතු කර තිබෙනවා. අනතුරුව ඔබ කළ යුත්තේ ඔබගේ ගුවන් මත බිජුතුයේ පිටත තොරතුරු සහිත මුළු පිටු දෙකෙහි පරෝලෝඩික පිටපතක් (A Copy of a Scan) වියට ඇතුළත් කිරීමයි. ඒ සම්ඟින් පහසුවෙන් ඔබගේ එව තොරතුරු ඇතුළත් සිටියා හැඳුනුම්පතක් ඔබ වෙනුවෙන්ම නිර්මාණය කරගන්න හැකියි. ඒ මිස්සේ ඔබට තිබෙසේ සිටම ඔබගේ ගුවන් ගමන පහසුවෙන් සැලසුම් කළ හැකියි.

අනතුරුව ඔබ ගුවන් ගමනක නිරත වීමට අපේක්ෂා කරන අවස්ථාවක දී එහි ගුවන් ගමන් තොරතුරු ඇතුළත් කිරීම නිවැරදිව සිදුකළ යුතුයි. ඒම් අනුව ඔබට ගමනාන්තය පිහිටි රටෙහි කොට්ඨාසි ව්‍යාප්ති පාලනය වෙනුවෙන් හඳුන්වා දී ඇති ඔබ අනුගමනය කළ යුතු රෝගායි, කොට්ඨාසි පරික්ෂණ සිදුකළ හැකි පිළිගෙන් අනුමත වෙදා මධ්‍යස්ථාන මෙන්ම වින්තාන් ලබාගත හැකි ස්ථාන පිළිබඳවත් සියලු තොරතුරු ලබාගත හැකියි. විනි තොරතුරු වලට අනුව කටයුතු කිරීම තමයි ඔබ ගමනාන්තයේ දී කළයුතු වන්නේ. ITP සහිතව ඔබ ගමනක නිරතවන විට කිසිදු විකිතයක් තොරව ඔබට ගමනාන්තයට ය හැකියි. වැමෙන්ම ඔබ සංවාරය කිරීමට අපේක්ෂා කරන ගමනාන්තය පිහිටි රටෙහි පවතින සංවර්තන සීමා සමග ඔබගේ තොරතුරු වල යම් නොගැලීමේක් පවතිනම් ඒ බව ඔබට කළේනියාම දැනුවත් කිරීමට මෙම යෙදුවම කටයුතු කරනවා.

ල් වගේම කොට්ඨාස සඳහා වූ අනුමත වින්හන් නිසැපරද ඔබ දැනටමත් බ්‍රාහ්නහන්ට කටයුතු කර ඇත්තෙම් ඒ වෙනුවෙන් නිකුත් කර ඇති සහතිකයේ (Vaccination Certificate) තොරතුරු ද මෙම යෙදුමටම ඇතුළත් කළ නැකි වීම තවත් විශේෂත්වයක්. විය ඔබගේ ඉවන් ගමන තවදුරටත් පහසු කරවීමට අතිරේක අත්වැලක් ද සපයනවා.

මෙම කුමලවේදය හඳුන්වා දීමට පුරුමයෙන් සිදුවූයේ මගිය විසින් කොට්ඨාසි ආසාධිතව නොමැති බව සහාරි කළ පරික්ෂණ වාර්තාවන් හෝ විභේදන් බ්‍රහ්මගත් බවට වන සහතික පොෂකික වශයෙන් ගුවන් ටිකිට්පත් පිරික්ෂාම කුවුලට වෙත භාරදී පරික්ෂාවන් සඳහා ගොමුවීමයි. නමුත් මෙම ව්‍යුහවලිය හරහා ඒ සියලු කාරනාවන් ස්වයංක්‍රීයව ස්මාර්ට් ජංගම දුරකථනය ඔස්සේ සිදුවන බැවින් ගුවන් මගි ඔබ වගේම ගුවන්තොටුපොල කාර්යමන්ඩලයත් කොට්ඨාසි විවින් ඉතාමත් ආරක්ෂාතයි.

වියට අමතරව කොට්ඨාසි ව්‍යුහ්ති පාලනය වෙනුවෙන් සේඛක අංශ හඳුන්වා දුන් නීතින්ට අනුව සංවර්තන සීමා පනවා ඇති රට්ටෝව මෙම කුමවේදය භාවිත කර නිරෝද්‍යායන ක්‍රියාවලියෙන් තොරව යැමි මඟි ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන්න IATA Travel Pass යෙදුවුම ඉහළ සභායක් බ්‍රාඩෙනවා.

දැනට ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය තෝරාගත් ගමනාන්ත කිහිපයකට පර්යේෂණ ගමන්වාර ක්‍රියාත්මක කර මෙම IATA Travel Pass යෙදුමට අන්හා බ්ලා ඇත.

කෙසේ වුවත් ඔබ විසින් දැනට පවත්වාගෙන
යන මුව ආවරණ පැපැදීම, දෑත් සේදීම, සමාජ
දරස්ථාවය ආරක්ෂා කරගැනීම වැනි කොට්ඨා
ව්‍යාප්ති පාලන වැඩසටහනෙහි අන්තර්ගත කුමවේදයන්
නිරන්තයෙන් ත්‍රියාවේ යෙදුම් ඉතා වැදගත් බව
හොඳු සිහි තබාගෙන කටයුතු කිරීම ඉතා වැඳගත් වන
බව අප අවධාරනය කරන්නේම. එය ඔබේත්, ඔබගේ
ආදර්ශීයන්ගේත් මෙහ්ම සමස්ථ ප්‍රජාවගේ ද සෞඛ්‍ය
ආරක්ෂාව වෙනාවෙන් ඔහු චිත්‍ර චිත්‍ර සමාජ විරෝධීමකි



ନିଲନ୍ତର ହେଠାନକେବେଳେ



කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල කංචර්බන කටයුතු නව දැක්වාකින සෙරට

ගුවන්තොටුපොල පුද්ගල් කිරීමේ ව්‍යුහාතියේ දෙවන අදියර ජනතා අයිතියට

දුශ්‍රෝතුවෙන ලෝකයේ නිරපේෂීත, කාර්යක්ෂම මෙන්ම වේගවත්ම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බවට ගුවන් ගමන් සේවාව පත්වී ඇත. ඒ හේතුන් තිසාම වසරින් වසර ගුවන භාවිත කර සිය ගමන් ආවශ්‍යතාවයන් සපුරා ගන්නා මගින් ප්‍රමාණය පසුගිය වසර වල කුම්කව ඉහළ ගියේ ය. වීමෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ද කුම්කව වාර්ෂිකව ඉහළ ගියේ ය. මෙම තත්ත්වය ශ්‍රී ලංකාවට ද පොදු කරුණාකි. වාර්ෂිකව ඉහළ යන ගුවන් මගින් ප්‍රමාණය මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ ප්‍රවත්තතාවයට සාර්ථකව මුහුණ දීමේ වගකීම වැඩි වශයෙන් පැවරෙන ආයතනය වන්නේ සි/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමයි.

ඉහත අවශ්‍යතාවයනට සාර්ථකව මුහුණ දිය හැකි අන්දමින් මෙරට ප්‍රධානතම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලෙහි සැලසුම්ගත සංවර්ධන කටයුතු සහ ඒ ආශ්‍රිත අනෙකුත් කටයුතු මෙන්ම මෙරට පවතින අනෙකුත් ගුවන්තොටුපොල සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳවත් සාකච්ඡා කරන්නට ගුවන්සර අප සි/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සහායතා මේර්යා ජේනරාල් (විශ්‍රාමික) එ. ඒ. වන්ද්සිර මහතා මුනශයෙනුම්.



මෙරට පෙනාල් (විශාලි)
ඡී. ඩී. වන්දසිර
සහපති
ගුවන්තොටුපොල සහ
ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

සහපතිතුමි,
දිනෙහි දින ඉහළ යන
ගුවන හානි කරන මගින්ගේ
ප්‍රමාණය ක්‍රමිකව ඉහළ අගයක්
ගත් බව පසුගිය වකර වල
අපට දක්නට ලැබූන කාරණාවක්.
“ පිළිබඳව ප්‍රථමයෙන්ම
අප කරා කළුත්,

2018 වසර ගුවන් මගින් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ ගුවන් යානා හැසිරවීමට අතින් ශ්‍රී ලංකාව සාර්ථකම වසර ලෙස දක්වන්න පුරවන්. විම වසරේ දී මෙරට ප්‍රධානතම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලවල් වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල විසින් මගින් මිලියන දහයකට අධික ප්‍රමාණයක් හසුරුවනු ලැබූවා. ශ්‍රී ලංකාව ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වතාවට තමයි මගින් මිලියන දහයකට අධික ප්‍රමාණයක් වික් වසරක් තුළදී හසුරුවනු ලබන්නේ. විය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් සඳහන් කරනවානම් මගින් 10, 883, 904 ක

ප්‍රමාණයක්. වියට අමතරව සංකුමතීක මගින් 1,704,222 ක් හසුරුවන්නත් විම වසරේ කටයුතු කර තිබෙනවා. විමෙන්ම විම වසරේ දී ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් වොන් 279,560 ක් සහ ගුවන් යානා 67 308 ක ප්‍රමාණයක් සාර්ථකව මෙහෙයවන්නත් සි/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම කටයුතු කර තිබෙනවා.

පසුගිය වසර වල විරිධිය සළකා බැලීමෙන් පසු 2019 වසරේ දී නා 2020 වසරේ දී මිලියන 12 ක් ඉක්ම වූ මගින් ප්‍රමාණයක් හසුරුවන්න සිදුවෙනයි අප සැලසුම් කර තිබූනා. නමුත් අන්තේක්ෂිත ලෙස 2019

අතිශරු ජනාධිපති ගෝධානය රාජපක්ෂ මැතිතුමා කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලේ නිර්ක්ෂණ වාර්කාවකට එක්වෙමින්





වසරේ එල්ල වූ පාස්ක ඉරුදා ප්‍රහාරය මෙන්ම 2020 වසරේ ගෝලීය වශයෙන් ව්‍යසනයක් ලෙස පැතිරෙන, තවමත් විවිධ මුහුණුවරින් අපට බලපෑම් එල්ල කරමින් තිබෙන කොට්ඨාසි වසංගත තත්ත්වය නමුවේ මෙම ඉලක්ක වෙත ගෙන් කිරීම ශ්‍රී ලංකාවට අපහසු කාරණාවක් වුනා. නමුත් වත්මන් කොරෝනා තත්ත්වය පාලනය වීමත් සමගින් කුම්කව ගුවන් මගින් හැසිරවීමේ වර්ධනයක් අත්කරගැනීන අපට ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ හැකිවේ යයි අනුමාන කරමින් ඒ සඳහා අවසි සැලසුම් කරමින් කටයුතු කරමින් සිටිනවා.

සභාපතිතුමති, ඔබ සවසන ආකාරයට වාර්ෂිකව ඉහළ යන මගින් බාරිතාවයට සර්ලන ආකාරයෙන් ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩිකිලිවෙළඳුන් ක්‍රියාත්මක වනවා. අමි ඒ සම්බන්ධයෙනුන් සඳහනක් කරමු.

විශේෂයෙන්ම කටයුතායක බන්ධාරණයක ප්‍රතිඵලිත ගුවන්තොටුපොළ ගැන කඩාකලුන් විසිවික්වන සියවස ආරම්භක අවධියේ දී මගින් හැසිරවීම විතරම් අපහසු කාරණාවක් වී නැහැ. මන්ද ගුවන්තොටුපොළ නිර්මාණය කර තිබෙන්නේ මගින් මිලියන 06 ක පමණ බාරිතාවයක් පහසුවෙන් හසුරුවන්න අපේක්ෂා කරගතිමිතුයි. ඒ කාලවකවානුවේ මගින් හට ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිඵලිත තෘප්ති ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් (Airport Experience) බඳාදෙන්න අප ආයතනයට හැකියාව ලැබේ තිබෙනවා. නමුත් යුතුමය වාතාවරණය නිමා වී සාම්පූර්ණ වාතාවරණයක් රටුල නිර්මාණය වීමත් සමගම තත්ත්වය බොහෝසේයින් වෙනස් වුවා. විම වෙනස් සමගම අප රටට පැමිණෙන, අප රට හරහා වෙනත් ගමනාන්ත වෙත සංකුමණය වන සහ මෙරටින් පිටත්ව යන මගින් සංඛ්‍යාව ඉතා සිශ්‍රේයන් ඉහළ ගොස් තිබෙන බව සංඛ්‍යාත්මක අයගත් සළකා බැඳීමේ දී ඔබට පහසුවෙන් වටහා ගන්න හැකියි. මගින් මිලියන 06 ක් හැසිරවීමේ අපේක්ෂාවෙන් ඉදිකළ මගින් පර්යාන්තයේ වර්ථමානයේ දී මගින් මිලියන 11 ක් හසුරුවෙන තත්ත්වයට පත්වෙලා.

මෙම ගුවන්තොටුපොළ කාර්යබහුල තත්ත්වයත් සමගම ගුවන්තොටුපොළ භාවිත කරන මගින් හට හිමිවිය යුතු ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් යම් ප්‍රමාණයක් ගිලිති, නැත්හම් මගහයේ ගොස් තිබෙන බවයි වගේ පොදුගැලික හැකිම. ඒ වගේමයි ටිකිට්පත් පරික්ෂණ (Checking Counters) සහ ආගමන විගමන කටුවල (Immigration & Emigration) ඉදිරියේ පවතින දිග පොලීම්, විදුලිය බිඳවැට්ටිම වගේ කාරණා ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගින් හට ඇතැම් විට වැරදි අත්දැකීමක් බඳාදෙන්න පුරුවන්. ඒ නිසා මෙම මගින් බාරිතාවය දරාගත හැකි මට්ටමේ මගින් පර්යාන්තය කිහින්මින් නිවේකරනය කිරීම කාලීන අවශ්‍යතාවයක් බව සි/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය හඳුනාගත්තා.

ඒ අනුව, සංවාරක අමාත්‍ය ගරු ප්‍රසභන් රණතුරු මැතිතුමන්ගේ සහ ගුවන්සේවා සහ අපනාගන කළාප ප්‍රවිධින රාජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ඩී. වී. වානක මැතිතුමන්ගේ උපදේශකත්වය මත කිඩිනම් පියවරක් ලෙස ගුවන්තොටුපොළේ දෙවන මගින් පර්යාන්තයේ සංවර්ධන කටයුතු පසුවිය වසරෙහි දී ආරම්භ කළ අතර මේ දින වල විනි කටයුතු යුහුසුව්‍ය සිදුකරමින් පවතිනවා.

මෙම ව්‍යාපෘතියේ දෙවන අදියර ලෙස හට ගුවන්කානා රැඳවුම් අංගනයක් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අග්‍රමාත්‍ය ගරු මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සුරතින් 2021 නොවැම්බර් 26 දින ගුවන්කානා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් වේඩත කළ. විම රැඳවුම් අංගනයේ යානා 23 ක් සඳහා තවත් තැබේමේ හැකියාව තිබෙනවා. මෙම ප්‍රදේශය වර්ග මිටර 210,000 ක වපසරියක් යුතු අතර වියට



සම්බන්ධිත උප බාවන පරිය වර්ග මේටර 17 000 ක පමණ වපසරියකින් යුත්ත වන ලෙසයි සකස් වී ඇත්තේ.

ඒ වගේම ජපන් රජයේ ජයිකා ආයතනයේ සංවර්ධන තාය ආධාර මත සිදුවන දෙවන පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් වසර 2023 වන විට මූලමතින්ම අවසන් කර මගි මෙහෙයුම් සඳහා වික්කිරීමට අපේක්ෂිත අතර ඒ ඔයියේ වාර්ෂිකව මගින් මිලියන 15 ක් පහසුවෙන හසුරුවන්න අපට අවස්ථාව පවතිනවා.

එමෙන්ම ගුවන්තොටුපොල වෙනත් සංවර්ධන කටයුතු විශාල ප්‍රමාණයක් සිදුකරමින් පවතින බව අනව දැකගත්ත හැකියි.

ඇත්තෙන්ම දැනට මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක වන ගුවන්තොටුපොල මගි පර්යන්තය පුලුල් කිරීමේ වැඩපිළිවෙළක් මේ වන විට ක්‍රියාත්මක වනවා. දැනට විභි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් අදියරට පැමින ඇති අතර තවත් මාස කිහිපයකින් විභි ඉදිකිරීම් කටයුතු සියලුල් නිමකර මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා වික්කරන්න අපේක්ෂාවෙන් අප පසුවනවා. මෙම කඩිනම් වැඩපිළිවල යටතේ පිටත්වීමේ පර්යන්තයේ දැනට 50 ක් ලෙස පවතින ගුවන් ප්‍රවේශපත් පිරික්සීමේ කටුල් ප්‍රමාණය 75 දක්වා ඉහළ නැංවීමටත්, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ක්‍රියාත්මක කරන විගමනක මගි පිරික්සීම් කටුල් පිටත්වීමේ පර්යන්තයේ ඉහළ මහළට ගෙනයාමට ඒ අනව සිදුවනා. ඒ ඔයියේ ගුවන්තොටුපොල භාවිත කරන මගින් හට තවදුරටත් ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ උසස් පහසුකම් සපයන්න අපට හැකියාව ලැබේවි. මෙම කඩිනම් සංවර්ධන කටයුතු ඔයියේ වාර්ෂිකව මගින් මිලියන 15 ක පමණ ප්‍රමාණයක් පහසුවෙන් හසුරුවන්න කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලට හැකිවන බව පැහැදිලියි.

එමෙන්ම ගුවන්තොටුපොල පිවිසුම අසල බොහෝ අවස්ථාවල දැඩි රථවාහන තදබදුයක් පැවතියා. ඉතින් විසින් මගින්, සංවාරකයන් මෙන්ම කාර්යමණ්ඩල

සාමාජිකයන් ද බොහෝ සේ අපහසුතාවයට පත්වූ බව අප හඳුනාගෙන තිබූ කාරණාවක්. වියට විසඳුම් ලෙස ගුවන්තොටුපොල පිවිසුම් මාර්ගය තුම්බන්ව පුලුල් කරමින් නැව්කරනය කරන්නටත්, ගුවන්තොටුපොල පිවිසුම් හා පිටත්වීමේ මාර්ග පද්ධතිය මෙන්ම අභ්‍යන්තර මාර්ග පද්ධතියන් මතා සැලසුමකට අනව සකසන්නටත් මේ වන විට කටයුතු කර තිබෙනවා.

කෙරේනා තත්ත්වයන් සමගින් සිං පිබිඳීමකට ලක්වූ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාව ශ්‍රී ලංකාව තුළ තවදුරටත් පුත්‍රාල් කරන්න විරිත්මානයේ කටයුතු කරමින් සිටිනවා.

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර
ගුවන්තොටුපොලේහි වත්මන් ගුවන් භාණ්ඩ හැසිරවීමේ බාර්තාවය මෙට්‍රික් රෝන් 250 000 ක් වන පරිදි තමයි පහසුකම් සහ උපාංග වලින් සන්නද්ධ වෙතා තියෙන්නේ. ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ පවතින නිරෘපදිතතාවය, ආරක්ෂිත භාවය මෙන්ම කඩිනම් බව මූසුම් කාර්යක්ෂමතාවය හේතුවෙන් මෙම වකවානුවේ ඒ වෙනුවෙන් ඉහළ ඉල්ලමක් පවතිනවා. මෙම සිං පිබිඳීම වැළැසින්ම ඉදිරියටත් ක්‍රියාත්මක වන බවට පැහැදිවා අපට පුරෝග්කරනය කළ හැකියි.

ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමුකරමින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර
ගුවන්තොටුපොල ගුවන් භාණ්ඩ පර්යන්තය පුලුල් කරමින් නැව්න අඟෝජාංග වලින් සන්නද්ධ කරන්න ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සැලසුම් සකස් කරනු ලදූවා. ඒති සංවර්ධන කටයුතුත් මේ වන විට ආරම්භ වී තිබෙනවා. මෙම වසරේ මැද භාගය වන විට විභි සංවර්ධන කටයුතු නිමකර ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සඳහා වික්කරන්න කටයුතු සුළුනාම් කර ඇති අතර රජය ඒ වෙනුවෙන් රැඹියල් බිමියන 02 ක මූල්‍ය ආයෝජනයක් සිදුකරනු ලදූවා. සංවර්ධන කටයුතු නිමැවීමෙන් පසු වාර්ෂිකව හැකිරවීය හැකි ගුවන් භාණ්ඩ බාර්තාවය මෙට්‍රික් රෝන් 500,000 ක්. ඒ වගේම කටුනායක ගුවන්තොටුපොලේ ගුවන් භාණ්ඩ





මඟ කාලයේ අහස්‍යන්තර ගුවන්නොටුපොළ සංවර්ධනය සඳහා රජයේ අවධානය ගොමුවේ තිබෙනවා. ඒ ඔස්සේ ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය ශ්‍රී ලංකාකත්වයක් දක්වන්න හැකි යි?

සංචාරක කර්මාන්තය, අපේ රටේ ප්‍රධානතම ධනෝපායන මාර්ග කිහිපය අතරට පැමින තිබෙනවා. අප ඉහතින් සඳහන් කළ ව්‍යුත්ක මගින් හැසිරවීමේ වර්ධන අගය අතරට සංචාරකයන් මෙරටට පැමිනීමේ අගයනුත් ඇතුළත්. කොරෝනා වසංගත තත්ත්වය පාලනය කරමින් සෞඛ්‍ය අංශ හඳුන්වාදී ඇති කොරෝනා වෙටරස ව්‍යාප්ති පාලන වැසිසටහනට අනුගත වෙමින් කුම්කව විදෙස් සංචාරකයන් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීමට සංචාරක අංශ යුතුනුව් වේ කරමින් සිටිනවා. ඉතින් විම පිරිස අතරන් බොහෝ පිරිසක් ඉතා කෙටි කාලයකින් තම අන්තර්ගත ගමනාන්ත වෙත ගමන් කරන්න අපේක්ෂාවෙන් සිටින බව පැහැදිලි කාරනාවක්. විනි දී අප සතුව ගකිනිමත් අන්තර්ගත ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් ගමන් සේවා පාලයක් පැවතීම ඉතා වැදගත් වනවා. ඒ අවශ්‍යතාවය අවබෝධ කරගනිමින් අන්තර්ගත ගුවන්තොටුපොල සංවර්ධනය කරමින් ගුවන් ගමන්සේවා ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍ය පහසුකම් සපයාදෙන්න මේ වකවානුවේ බොහෝ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාක්මක කරනු ලබනවා. විනි වික් අදියරක් ලෙස 2018 වසරේ දී මධ්‍යමස්ථාන ගුවන්තොටුපොල සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කළ. 2019 වසරේ දී මධ්‍යමස්ථාන ගුවන්තොටුපොල නරඟා ගුවන්ගමන් වාර 1 176 ක් ක්‍රියාත්මක කර මගින් 3 854 ක ප්‍රමාණයක් සඳහා ගුවන් ගමන් පහසුකම් සපුළුව දී තිබෙනවා.

ඒ අතර පළාත් ගුවන්තොටුපොල තවදුරටත් සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් අවධානය ගොමුකර තිබෙන අතරම ඒ වෙනුවෙන් රජය මූදල් ප්‍රතිපාදන මගින් ලබා දී තිබෙනවා. මේ වන විට විෂි සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් අවසි ප්‍රධාන සඡලසුම (Master Plan) පිළියල කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරය, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් නමුදාව සහ ප්‍රජාතනතා වන සී/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මූලික කටයුතු සූදානම් කරමින් පවතිනවා. විම සඡලසුම් වලට අනුව ආසන 150 - 175 ප්‍රමාණයේ ගුවන් යානා පහසුවෙන් හසුරුවන්න හැකි තෙකු ගුවන් යානා දාචන පරිය දෑර්ක කිරීම සහ ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය ගුවන් මෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙනුවෙන් සඡලසු යුතු අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් ද ස්ථාපිත කරන්න ප්‍රජා සූදානම්.

මෙයට සමගාමිව අනුසන්නර ගුවන් මෙහෙයුම් සිද්ධකරන්න ගුවන් සමාගම් බොහෝමයක් සූදානම්න්

අභේතෙන්ම, දැනටමත් රත්මලාන
 ගුවන්තොටුපොලේ සිට ගුවන් සමාගම් සහ හෙල්කොප්ටර
 මෙහෙයුම්කරුවන් කිහිපදෙනෙකුම අභ්‍යන්තර ගුවන්
 ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනවා. වීමෙන්ම
 කටුනායක බණ්ඩාරනායක පාත්‍රත්තර ගුවන්තොටුපොල
 සිට අභ්‍යන්තර තූම් සහ ජලතර ගුවන්තොටුපොල වෙත
 සිනමන් වියාර් ගුවන්සේවය සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන්
 වාර ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනවා. පාතික ගුවන් සේවය
 මත්තල ගුවන්තොටුපොල නරසා පාත්‍රත්තර ගුවන්
 ගමන් ක්‍රියාත්මක කරන්නත්, රිටිස් වියාර් ගුවන් සේවය
 මෙරට ප්‍රථම වතාවට කටුනායක සිට මත්තල සහ
 පලාති ගුවන්තොටුපොලවල් වෙත සැලසුම්ගත ගුවන්
 ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරන්නත් සැලසුම් සකස් කර
 ඒ වෙනවෙන් කටයුතු සුදානම් කරමින් සිටිනවා.

මෙම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක වීමත් සමගම, සී/ස ගුවන්නොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම වෙත මගින් නිවැරදිව හැසිරවීමේ භාරද්‍ර වගකීම පැවරෙනවා. කටුනායක බණ්ඩ්බරුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්නොටුපොල තුළදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගින් වෙතින් දේශීය ගුවන් මගින් වෙන්කාට ඔවුන්නොටුහන බාධා නොවන පරිදි හැසිරවීම, නියමිත ආරක්ෂිත කුමවේදයන් අනුගමනය කිරීම, ආගමන සහ විගමන කටයුතු, වැනිදේ එ් අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනු බඳහනවා.

ଶେ ଜୀବନ ଅତିଯେଇ ଲାଗି କାହାରିବାକୁ ମୁଖୁଣ୍ଡାଦେଖିନ
ଅବଶ୍ୟକ ଜୀବନ କାହାରିବାକୁ ମୁଖୁଣ୍ଡାଦେଖିନ
କାହାରିବାକୁ ମୁଖୁଣ୍ଡାଦେଖିନ





ලොව පුරා 2020 මාර්තු මාසයේ පුරුම සහ දෙවන සතිය වන විට සිංහ ලෙස කොරෝනා වෙටරසය ව්‍යාප්ත්වීම ජේතුවෙන් සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් වාර්තියාත්මක නිර්ම අත්සිවුහන්හාට රජය විසින් උපදෙස් ලබාදෙනු ලැබූවා. ඒ අනුව ව්‍යාත්මක වෙමත් ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය කුම්කව ගුවන් ගමන් වාර්තා අත්සිවුහීමට නිර්දේශ නිකුත් කළා. මෙම කාල වකවානුව බොහෝ දේ අතියෝගාත්මක සි. මෙරටට පැමිනිමට අපේක්ෂාවෙන් සිටී මගින් රැගෙන ආ යුතුයි. ඒ වගේම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ප්‍රාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා වෙනත් ගෙනාභ්ත වෙත සංකුමනය වීමට අපේක්ෂාවෙන් පැමිනි මගින්, තම මවිධීම වෙත යාමේ අපේක්ෂාවෙන් මෙරට රැදී සිටී විදේශකයන් වගේ පිරිස් හට තම ගුවන් ගමන් මනාව කළමණාකරන නිර්මේ භාරුඛර වගේමක් අප හට තිබුනා. විමෙන්ම විදේශයන් වෙත අධ්‍යාපනික කටයුතු, පුහුණු කටයුතු මෙන්ම රාජ්‍යාන්ත්‍රික කටයුතු සඳහා බැංචර්ට ගොස් සිටී ශ්‍රීලංකාත්‍යාගයන් ගෙන්වා ගැනීම වඩාත් අතියෝගාත්මක කාරනාවක් වූවා.

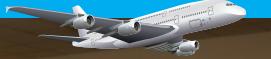
මෙහිදී ජනාධිපති කාර්යාලය බලකායේ සාමාජික ආයතනයක් ලෙස කොරෝනා ව්‍යාප්ත්ති පාලන වැඩසටහනට අනුගත වෙමත් ගුවන්සේවා ප්‍රමිතින් ද නිසි පරිදි ආරක්ෂා කරමින් මගින් සහ ගුවන් යානා හැසිරුවීමට අප සැලසුම් සහගතව කටයුතු කළා.

ඒ වෙනුවෙන් දිවා රු නොබලා කණ්ඩායමක් ලෙස කටයුතු කළ සි/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සමස්ත කාර්යමන්ඩලයට ප්‍රත්‍යාමය පුදකරන්නත් මා මෙය අවස්ථාවක් කරගත්තාවා.

ලොකඟේ ගුවන්තොටුපොල් සැලකීමේ දී දිනෙන් දින සිංහ දියුණුවකට ලක්වන බව පෙනී යන කාරණාවක්. සහායත්වකුම්, මෙම සංවර්ධනය අප වැනි රටවල ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට බලපෑමක් ඇතිකරන්නක්. මෙම තත්ත්වයට ඕඩ ආයතනය අනාගතයේ දී මුහුණ දෙන්න කටයුතු කරන්නේ කෙබඳ ආකාරයෙන් දී?

විය ඉතා වැදගත් කාරණාවක්, බොහෝ රටවල නව ආකර්ෂණීය මගින් පැරියන්ත ඉදිකරනු බඩනවා, ඒ වගේම මගින් පහසුකම්, ආකර්ෂණීය තීරුබදු සාංස්කරණා, හෝජනාගාර, ප්‍රමා උද්‍යාත, කාර්යක්ෂම බිම මෙහෙයුම් කටයුතු එතුම ස්ථාපිත කරන්නත් ගුවන් පුමුඩව කටයුතු කරනු බඩනවා. වර්තමානය වන විට බොහෝ ඉත්සුයානු ගුවන්තොටුපොල් පොදුගැලීකරණයට ලක්කරමින් සාර්ථකව ඉතා තරගකාරුව මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරමින් සිටිනවා. ඒ ඔස්සේ නොදු තරගකාරු ගුවන් මගින් අත්දැයිම් සහ කාර්යක්ෂම මගින් පහසුකම් සංඛ්‍යාන්තර ගුවනාට අවස්ථාව උදාළුවේ තිබෙන බව පැහැදිලියි. මෙම තරගකාරුන්ට වියේ පැමිනිම යම් පුමාණායකින් අවම කරන්න විය ජේතුවක් වී තිබෙන බව පැහැදිලියි.

ඉතින් මෙම තරගකාරුන්ට වැයට අපත් මුහුණ දිය යුතුයි. ඒ වෙනුවෙන් අප සැලසුම් සකස් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම පුමුඩතා මගින් (Priority Passengers) හට කාර්යක්ෂම සේවාවක් බොද්ධීමේ අරමුතින් දැනට ව්‍යාත්මක වන සේද මාවත (Silk Route) හි සේවා පහසුකම් ඉහළ නැංවීම, ආකර්ෂණීය ලෙස තීරුබදු සාංස්කරණා සංවර්ධනය නිර්ම වැනි කාරනා ඒ අතර පුමුඩයි. විශේෂයෙන්ම සේද මාවත (Silk Route) සංක්‍රාම්‍ය පිළිබඳව දේශීය සහ විදේශීය ගුවන් සමාගම්



මිස්සේස් සහ විද්‍යාත්මක මෙන්ම මුදුන් සහ සමාජජාලා මාධ්‍ය මිස්සේස් ගුවන් මගින් වෙත පූලීල් ප්‍රවාරයක් ලබාදීම තුළින් ගුවන්ගුවන්ගැටුපොලේ දී ප්‍රමුඛතාවය අපේක්ෂා කරන ගුවන් මගින් දැනුවත් කොට ඔවුන් ආකර්ෂණ්‍ය කර ගැනීමට හැකිවනු ඇති බව මගේ හැඳුමයි. විමෙන්ම ඔවුන්ගැටුපොලේ ලබාදෙන සේවා සහ ගුවන්ගැටුපොලා අත්දැකීම් දැනට වඩාත් ආකර්ෂණ්‍යව සහ කාර්යක්ෂමව ලබාදෙන්නත් අප කටයුතු කළ යුතුයි.

විශේෂයෙන්ම ගුවන්ගැටුපොලා අනවිශ්‍ය ලෙස මගින් තදුබදය ඉවත් කර, ගුවන් මගින් නට වඩා උසස් සේවාවක් සහ ආකර්ෂණ්‍ය ගුවන්ගැටුපොලා අත්දැකීම් ලබාදීම ඔවුන් අප ගුවන්ගැටුපොලා භාවිතා කිරීමට අපේක්ෂා කරන ගුවන් මගින් ප්‍රමාණය ඉහළ නංවාගත හැකියි. විමෙන්ම සංඛ්‍යාතික මගින් පිළිබඳවත් අප සැලැකිලිමත් විය යුතුයි. විය වාර්ෂිකව සංඛ්‍යාත්මකව ඉහළ නංවාගතීමට ව්‍යාපාරික සැලසුම් සකස්කරන්න අප අවධානය යොමු කරලදී තියෙන්නේ.

ශ්‍රී ටෙගේම ගුවන්ගැටුපොලා ආරක්ෂාව සහ සෞඛ්‍ය ආරක්ෂිත කටයුතු සම්බන්ධයෙන්ත විශේෂ ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ තිබෙනවා.

සෞඛ්‍ය ආරක්ෂිතව ගුවන්ගැටුපොලා මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාවට නංවන්න කටයුතු කළ සේම, ගුවන්ගැටුපොලා ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන්ත් අප ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ අනුමැතිය සහිතව බොහෝ දේ සිදුකාලා. රජය විසින් නියම කරන ඕනෑම අවස්ථාවක දී රේඛිය අමාත්‍යාංශය විසින් ලබාදෙන උපදෙස් මත ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය අනුමැතිය ලබාදෙන ඕනෑම අවස්ථාවක දී ගුවන්ගැටුපොලා මෙහෙයුම් යම් ආරම්භ කරන්න අවශ්‍ය පරිදි කටයුතු සුදානම් කරවීම තමයි මෙම වැඩිපිළිවෙති අරමුණ වුනේ.

ශ්‍රී ටෙගේම මගින් සහ ගමන් මත පිරික්සීම වෙනුවෙන් නවීන මෙවලම් වළින් ගුවන්ගැටුපොලා සන්නද්ධ කරන්න කටයුතු කළ සේම, කොරෝනා වෙරෝසය මෙරටට ගුවන්ගැටුපොලා ඔවුන් විවෘත වීම වලක්වාදීම සඳහා තාක්ෂණික මෙවලම් වළින් ද සන්නද්ධ කළ. විශේෂම ගුවන්ගැටුපොලා තුළ ස්ථාපිත කළ කොරෝනා රෝගීන් හඳුනාගැනීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන අනුක පරික්ෂණ ඒකකය පළමු මාස 06 කට අසන්න කාලයේ පරික්ෂණ වාර 10 000 කට අධික ප්‍රමාණයක් සිදුකරන්න පවත් සමත්වායි.

මෙම පරික්ෂාවන් සහ ගුවන්ගැටුපොලා කටයුතු ගුවන්සේවා ප්‍රමිතින් ටෙගේම සිදුවනවා ද යන්න ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය විසින් නිරන්තරයෙන් පරික්ෂාවට ලක්කරමින් තහවුරු කරන්න කටයුතු කරනවා.

සහාපතිතුමති, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්ගැටුපොලා සහ රත්මලාන ගුවන්ගැටුපොලා ජාතික ආර්ථිකයට සවියක් වන අයුරුන් හවුදුරටත් දියුණු කරන්නත් අවශ්‍ය සැලසුම් ඔබ සතුව තිබෙනවා, අමි සඳහනක් කරමු.

කොරෝනා කාල සමයේ දී මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්ගැටුපොලා ඉහළ දායකත්වයක් සැපයුවා. විශේෂයෙන්ම කාල කළ යුතු කාරණාවක් වන්නේ විම වකවානුවහි දී ආරම්භ වූ නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව. බොහෝ විදේශීය සමාගම් වෙටර ආයත් නාවික සමාගම් සිය කාර්යමන්ඩල විවේක ගැන්වීම සඳහා මුදා නැර්ම සහ නව කාර්යමන්ඩය මෙහෙයුම් සඳහා වික්කිරීම සිදුකිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් තෝරා ගනු ලැබූවා. විහිදී කොළඹ, ගාල්ල භාහුමින්තාව වරායන් වෙත පැවති විම නොකාවන් හි කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව සිදුවූයේ මත්තල ගුවන්ගැටුපොලා හරහා යි.

ඒ වගේම විදේශයන් හි ගදී සිටි ශ්‍රී ලංකික සිසුන්, දිත මත්ත්වල, පුහුණුව සඳහා පිටත්ව සිටි පිරිස් මෙන්ම තුමිකයන් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීමේ රජයේ වැධිපිළිවෙල ඔස්සේ පැමිති බොහෝ ගුවන් යානා වල ගමනාහ්තය වූයේ මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන්තොටුපොල සි. ඒ වගේම අපහයන ආර්ථිකය ගක්තිමත් කරමින් මෙරට නිශ්පාදිත ඇගත්ත්ම්, ව්‍යුවහාර, පළතුරු මෙන්ම කුලබඩා ආදිය මෙරටන් ගුවනින් ප්‍රවාහනය කිරීමේ දී මත්තල ගුවන්තොටුපොල බොහෝ සේ දායක වූවා.

මත්තල ගුවන්තොටුපොලේ හි පහසුකම් තවදුරටත් දියුණු කිරීම වෙනුවෙන් බොහෝ සැලසුම් මේ වන විට ක්‍රියාත්මක වන බව සඳහන් කළ හැකිය. ඒ යටතේ යටතල පහසුකම් දියුණු කිරීම, සංවාරකයන් අතර ප්‍රව්‍යිත කිරීම, ගුවන්තානා නඩත්තු අංගනයක් ඉදිකිරීම, ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැපයීම, ගුවන්තොටුපොල අත්දැකීම් තවදුරටත් ඉහළ නැංවීම වැනි කටයුතු වෙනුවෙන් සැලසුම් ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතිනවා. ඒ වගේම ඉදිරි වසරක කාලය සඳහා මත්තල ගුවන්තොටුපොල භාවිත කරන ගුවන් මතින් සහ ගුවන් සමාගම් වෙත මූල්‍ය සහන සපයන්නත් කැඩිනට් මත්ත්වලය කටයුතු කළා.

රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල පිළිබඳව සඳහන් කරනවා නම් විය අංශ ගනනාවක් යටතේ සංවර්ධනය කරන්නට අප සැලසුම් සකස් කර තිබෙනවා. රත්මලාන සිට කළාපිය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ආරමුහ කිරීම විහිදී මූලිකව අවදානය ගොමුවී තිබෙන කාරනාවක්. විමෙන්ම දේශීය ගුවන් ගමන් දේවා කේත්දස්ථානයක් ස්ථාපිත කිරීම, කළාපිය ගුවන් පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීම, ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්කිරීම මෙන්ම ගුවන් යානා නඩත්තු මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් බවට දියුණු කිරීම වැනි කාරනා විම සැලසුම් අතර පවතිනවා.

ඉහත පහසුකම් සැපයීම වෙනුවෙන් ගුවන්තොටුපොල යටතල පහසුකම් සුදානම් කර තිබෙන අතරම රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල භාවිත කරන ගුවන් සමාගම් සහ මතින් වෙතත් ගතවෙමින් පවතින වසරක කාලයක් සඳහා මූල්‍ය සහන සපයන්නත් රජය කටයුතු කර තිබෙන බවත් විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතුයි.

ගුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් භාරව කටයුතු කරන ආයතනය ලෙස ඔබ ආයතනය මෙම කටයුතු සාර්ථක පවත්වාගෙන යාමේ දී බොහෝ ආයතන සම්ගින් ඉහළ ආයතනික සඛැඳුනාවයක් ගොඩනගමින් කටයුතු කරන බවත්, ඒ පිළිබඳවන් සඳහන් කළා.

විදේශීකයෙකු මෙරටට පැමිහෙන විගසම ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳව අදහස් ඔහු තුළ ජනීත වන්නේ ගුවන්තොටුපොල ක්‍රියාකාරකම් ඔස්සේ බවයි මාගේ හැරීම. විම අත්දැකීම සංවාරකයන්, ගුවන්තොටුපොල භාවිත කරන ගුවන් මතින්, වෙත බඟා දීම වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීමට ගුවන්සේවාව හා සංඛැල් පාර්ශවකර ආයතන ඉහළ කාර්යාලයක් ඉටුකාමින් සිටිනවා.

ඒ යටතේ සංවාරක අමාත්‍ය ප්‍රසන්න රණතුවා අමාත්‍යතුමා මෙන්ම ගුවන්සේවා සහ ආයෝජන කළාප සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍ය අමාත්‍ය බේ. විජානක අමාත්‍යතුමා මනා සංවිධානාත්ම ව්‍යුහයක් ගොඩනගම් මේ මෙරට ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය ඉහළ ස්ථානයකට ගෙනයන්න නිරන්තරයෙන් සියලු ආයතන සම්ගින් ඉහළ සඛැදුනාවයක් නිර්මානය කරමින් කටයුතු කරනවා. ජාතික ගුවන්සේවා තියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය ගුවන්සේවා ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරමින් සුදුරක්ෂිත, ආරක්ෂිත මෙන්ම කාර්යක්ෂම ගුවන්සේවා ක්රමාන්තයක් රටට දායක කරන්න අපට මෙහෙයවමින් සිටිනවා.

ඒ වගේම ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුවාව, ජාතික ගුවන්සේවය ලෙස ශ්‍රී ලංකාත් ගුවන් සේවය, මෙරටට ගුවන් ගමන්වාර ක්‍රියාත්මක කරන විදේශීය ගුවන් සමාගම්, මෙරට දේශීය ගුවන් සමාගම් සහ පුහුණු ආයතන, විජාන බණිජ තෙල් පිළිගත සංස්ථාව, ඇතුළු සියලු පාර්ශවකාර ආයතන සපයන සේවාව මිල කරන්න බැහැර.

වත්මන් කොරෝනා තත්ත්වය හමුවේ සෞඛ්‍ය අංශ අප සමාගම ඉතා කුල්පගැව කොරෝනා ව්‍යාප්ති පාලන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරන්න කටයුතු කරමින් සිටිනවා.

ඉතින් මේ සියලුල ඒකරුණිවීම තුළ තමයි අපේ රටේ ගුවන්සේවා ක්රමාන්තයේ ඉදිරි ගමන් මග තීරණය වන්නේ.

තොරතුරු සොයාගිය ගුවන්සර අපට සහයෝගය උක්වා, සී/ස ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙන් අලෙවී ප්‍රධානී සුමිත් ද සිල්වා මහතා, ගුවන්තොටුපොල මාධ්‍ය අංශය ඇතුළු නත් අයුරින් උපකාර කුල සැමට ස්තූතිය.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්.



ශ්‍රී ලංකාවේ මලයාවට ගොන් ජාතික විරයන් වූ තළලල කණ්ඩාරණය

ඡිවුන්ගේ පියා සිංහල ජාතිකයෙකු වූ අතර ඔහු කම්සයක් සහ සාක්ෂුවේ ගත කිහිපයක් සමඟ ලංකාවේ සිට මලයාවට පැමිණියේය. මැලේදීසියාවේ ඩින්දුවේ සිට හින් පෙන්ත දක්වා වූ කතාවේ දිප්තිමත් උදාහරණයක් වන පෝච්‍යේ (හෙ-ව-ගේ ලෙස උච්චාරණය කරයි) බෙන්ජමින් තෘල්ල විසිවන සියලුවේ මුළු භාගයේ ක්වාලාම්පුර්හි සාර්ථක හා ගෞරවනීය ව්‍යාපාරකයෙකු බවට පත්විය. ක්වාලාම්පුර් නගරයේ පුරෝගාමීන් වන යැයේ තායි වි සහ ලොක් වවි තයි සමඟ ඔහු ක්වාලාම්පුර් සහිපාරක්ෂක මණ්ඩලයට වික් වී ජලය, ආලේකය, නගර පිරිසිදු කිරීම සහ මාර්ග සකස් කිරීම වැනි මහජන සේවාවන් සැපයිය. මෙම මණ්ඩලය කේ.වල්. නගර සහාවේ යටත් විෂිත ආරම්භය වූ අතර පසුව නගර සහාව සහ නගර ගාලාව ආදි වශයෙන් වෙනස් විය. ඔහු සහිපාරක්ෂක උපකරණ ව්‍යාපාරයක් ගොඩනගා ගත් අතර ඔහුගේ සමාගම වන පැරණි මාකරී වතුරුදායේ පිහිටි උලෙවර තේවින් සමාගම, ක්වාලාම්පුර් වෙත න්‍යා සහිපාරක්ෂක උපකරණ ගඳන්වා දීමට උපකාරී විය.

හේටෝගේ පළමු රෙටරි සාමාජයේ ආරම්භක
සාමාජිකයෙකි. ඔහු නගරයේ රද්දමය හැඳුනාගත් අතර
යටත් විෂිත පාලන සමයේ දී
ක්වාලාලම්පූර් හි දියුණුවට
රර දුන් පුද්ගලයෙකි. 1929 දී
ප්‍රකට ක්වියෙකු වූ රචිත්දානාත්
තාගෝර් දේශනායක්
පැවත්තේම ට භා තමන්ලගේ
කාර්යයන් කිහිපයක් විද්‍යා
දැක්වීමට ක්වාලාලම්පූර්
හි පැරණි මහා විදියේ පිහිටි
වික්ටෝරියානු ආයතනය
ට පැමිණි විට හේටෝගේ
මහතා ද ආරාධිතයෙක් විය.
මැලේසියානු අහසේහි ගුවන්
යානයක් දැක්මන් විශාල
අවබාහයක් දිනා ගැනීමට
සමත් වූ යුගයක සුවිශේෂී
දක්ෂතාවයක් දැක්වූ හේටෝගේ
පියාසර කිරීමට ප්‍රවා ගෙනු



Henry T.

గන්තේය. විපමණක් නොව, 1932 දී පුවත් සිරස්තල වලට මූලික වූ ගුවන් මෙහෙයුමක් වූ ඇලෝර් ස්ටාර් (පසුව ඇලෝර් සේටාර් විය) සිට වීංගලන්තේයේ කොයිඩින් දක්වා තත්ත්වම පියාසර කළේය. ඔහුගේ විම දින 28 ක වීර කාව්‍යය අද කාලයේ සඳහා යැමට සමාන අවස්ථාවකි. ආපසු වින විට හේට්ගේ වීරයෙක් වී සිටි අතර ක්‍රිකයෙකු ලෙස බොහෝ උත්සව සඳහා ආරාධනා කරන ලදී. ඔහුගේ ගෞරවය පිතිස ක්‍රාන්තික මාර්ග දෙකක් සහ බිරුව් පාරට සමාන්තරව (දැන් ජලාන් මහරාජලෙලා) මාර්ග දෙකක් නම් කර ඇත. (කේවිල් මාර්ගය වර්තමාන සිතියම් වල ප්‍රලාභ්‍ය තඳුලා අක්ෂර වින්‍යාස කර ඇත.)

හේටගේ ලිඛි ඔල්ගා ප්‍රතාන්ද සමඟ විවාහ වූ අතර ඔහුට දුරුවන් හත්දෙනෙකු විනම් පිරිමි ප්‍රමාණීන් හය දෙනෙකු හා ගැහැණු ප්‍රමාණීකු සිරියේය. දියණිය පළදරු වියේදී ම මිය තියාය. පුතුන් අධ්‍යාපනය ලැබුවේ වික්ටෝරියානු ආයතනයේ හා දෙවන තේර්ම ලෙස කාන්ත ජේත්ස්ස් ආයතන වල දී ය. හෙත්තු කොන්රාඩ් බෙන්ජ්මහින් තලල්ල සහ සිරිල් ලයනල් පූත්සිය් තලල්ල යන වැඩිමහළ පුතුන් දෙදෙනා පියාගේ අඩු පාරේ යම්න පාසල තේර්‍ය ගැනීම සිද කළේය.

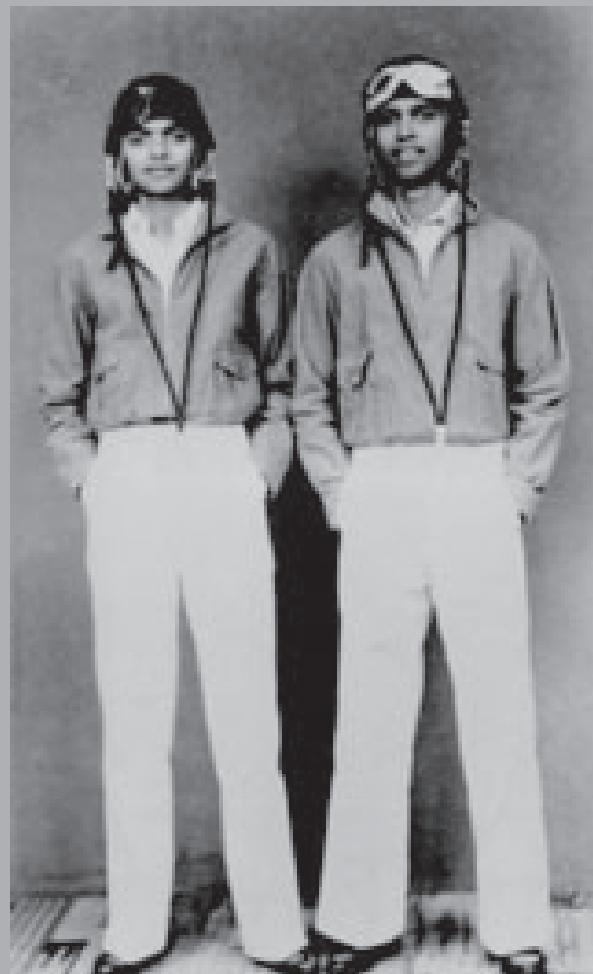


කුඩා කාලයේදී හෙන්රි යන නම සොනි ලෙස නම් කර තිබුණි. අවුරුද්දක් බාල වූ සිරිල් මේ අනුව ප්‍රමුඛ බවට පත් විය. හෙන්රි වී.අසි. 1933 සිට 1937 දක්වාත්, සිරිල් 1934 සිට 1938 දක්වාත් ක්‍රියාකාරී විය. දෙදෙනාම ශිෂ්‍යහවුදින් හා ක්‍රිඩකයින් ලෙස ක්‍රියාකාරී වූ අතර හෙන්රි ක්‍රිකට් ක්‍රිඩාවේ ජේප් හවුස් නියෝජනය කළ අතර සිරිල් හෙපත්ස්ටේල් හවුස් සහ පාසල වෙනුවෙන් හෙකින් ක්‍රිඩා කළේය. සහෙළුරයන් දෙදෙනාම හවුස් ශිෂ්‍යන නායකයෝ වූහ. ව්‍යකට හෙන්රි සහ සිරිල් පාසලට වාහනයකින් පැමිණි විකම ශිෂ්‍යන් වූ අතර දෙවරීනා නිල් හා කල් පැහැති මොරස් 10 වර්ගයේ රථයක් වූ අතර බලපත්‍ර තහවුව SL9189 ය. කෙසේ වෙතත්, මෙම වරුපසාදය හඳුසියේම අවසන් වූයේ දිනක් හෙන්රි අතින් මේටර් රථය පෙරලු විය. දැඩි දේශනයකින් පසුව පිය මොරස් රථය වෙනුවට ඔස්ටින් 7 රථයක් ලබා දුන් අතර පිරිමි ලමයින් දෙදෙනා ක්‍රිඩා මේටර් රථයක් මෙන් විභිංග ගමන් කළහ.

පියා ගැන හක්කියෙන් යුතුව බඳු හෙන්රි සහ සිරිල් පියාසර කිරීමට උනන්දුවක් දැක්වීම ස්වාභාවිකය. ඔවුන්ගේ යූති සොහොයුරෝ වන හෙක්පර් තලල්ල, හෙන්රිට වඩා අවුරුදු දහයක් වැඩිමල් වික්ටෝරියානු ආයතනයේ සාමාජිකයෙකි. ඔහු ඔවුන්ගේ පරම්පරාවේ ක්වාලාලම්ප්‍රාර් පියාසර සමාජයට සම්බන්ධ වූ පළමු පුද්ගලයා විය. හෙන්රි සහ සිරිල් ද විය අනුගමනය කළහ. ඔවුන් වික්ටෝරියානු ආයතනයෙන් පිටවන විට ඔවුන්ගේ "ල්" කාණ්ඩයේ නියම් බලපත්‍රය ලබාගෙන ඇත. (රෘපය 02)

පියා ගැන හක්කියෙන් යුතුව බඳු හෙන්රි සහ සිරිල් පියාසර කිරීමට උනන්දුවක් දැක්වීම ස්වාභාවිකය. ඔවුන්ගේ යූති සොහොයුරෝ වන හෙක්පර් තලල්ල, හෙන්රිට වඩා අවුරුදු දහයක් වැඩිමල් වික්ටෝරියානු ආයතනයේ සාමාජිකයෙකි. ඔහු ඔවුන්ගේ පරම්පරාවේ ක්වාලාලම්ප්‍රාර් පියාසර සමාජයට සම්බන්ධ වූ පළමු පුද්ගලයා විය. හෙන්රි සහ සිරිල් ද විය අනුගමනය කළහ. ඔවුන් වික්ටෝරියානු ආයතනයෙන් පිටවන විට ඔවුන්ගේ "ල්" කාණ්ඩයේ නියම් බලපත්‍රය ලබාගෙන ඇත.

හෙන්රි පාසල් සහතිකයෙන් පසු ලන්ඩනයට ගියේ ඔහුගේ ලන්ඩන් මෙට්‍යියුලෝලේෂන් අධ්‍යාපනය හඳුරා ගාස්ත බර්නොලමෝවික් හි වෙළු විද්‍යාව හැඳුම්‍රේමී අදහසින් ය. කෙසේ වෙතත් ඔහු විතරම් සාර්ථක නොවිය. ආපසු නිවසට පැමිණි විට ඔහු, ව්‍යකට වික්ටෝරියානු ආයතනයේ අධ්‍යාපනය අවසන් කර සිරිල්



Henry and Cyril- Student pilots

(රෘපය 02)

සොහොයුරු ප්‍රමුඛ පියාගේ සමාගමට සම්බන්ධ වූ අතර, ඔවුන්ගේ පියාගේ අනා පරිදි, ආයතනයේ වෙනත් සිනෑම කෙනෙකුට සලකන පරිදි ඔවුන්ට ද සළකන ලෙස ග්‍රෙලට් කාරුය මණ්ඩලයට දැනුම් දෙන ලදී. පිරිමි ලමයින්ට මසකට බොලර් 15 බැංකින් ගෙවනු ලැබේය. 1939 සැප්තැම්බරයේ ලේක ඉරණාම වෙනස් වන විට ඔවුන් ආයතනයේ වසරකටත් අඩු කාලයක් දේවය කර තිබුණි. ඒ බ්‍රිතාන්තය පර්මනියට විරෝධීව යුද්ධ ප්‍රකාශ කර තිබුණු කාලයයි.

එ කාලයේ සිරි සියලුම පවුල්වල මෙන්ම තලල්ල ද කුලවන්තයින් වූ අතර බ්‍රිතාන්තය අධිරාජ්‍යයේ රටවලට ගිය යාමට ගුවන් නියමුවන් කැඳවන විට ඔහු හෙන්රි සහ සිරිල්ට පැවසුවේ ඔවුන් රාජකීය ගුවන් හමුදාවට බැඳීම සුදුසු බවයි. පිරිමි ලමයින් විය තම පියාගේ මග පෙන්වීමක් ලෙස ගෙන සරලව රිට විකාර විය. 1940 දී



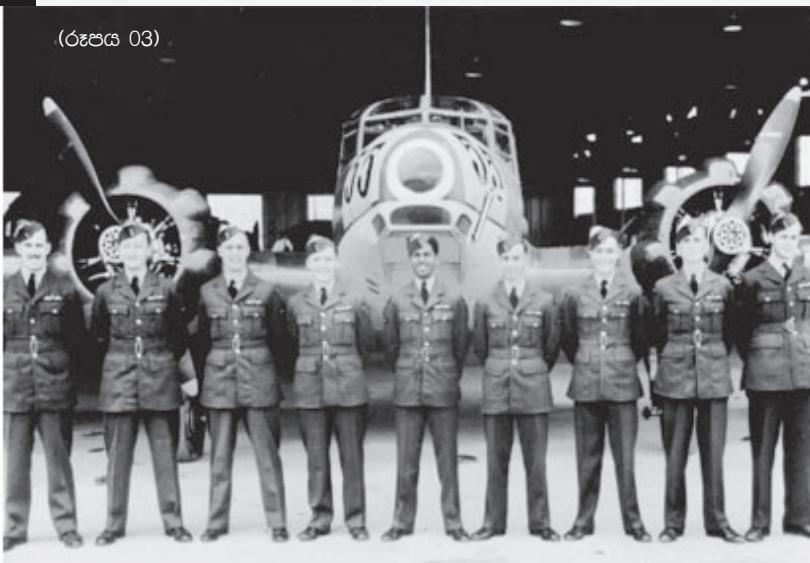
සහෝදරයන් දෙදෙනා මලයාන් ස්වේච්ඡා ගුවන් හමුදාව යටතේ සිංගප්පූරුවේ ප්‍රහැනුව ලැබේය. 1941 ජනවාරියේදී “මැලේ මේල්” ප්‍රවත් පත ආධිකරණයෙන් වාර්තා කළේ අමාර්ථ රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රවේශ විභාගය සමත් වූ සහ රජයේ පියාසර පාසලේ ශිෂ්ටසහටයෙකු ලෙස ඇතුළත් වූ පළමු ආසියානු පාතිකයා සිරිල් බවය. අයදුම්කරුවෙන් දුසීමකට ආසන්න සංඛ්‍යාවෙන් තෝරාගත් විකම යුරෝපීය නොවන පුද්ගලයා ඔහු බව සඳහන් කිරීම නොසලකා නැර තිබේ. සිරිල් තොවැනි මලයාන් සංවිතය සමඟ සිංගප්පූරුවේ සිට පර්ත් බලා පිටත් වූ අතර, විතැන් සිට සිඩිනි නුවරට ගොස් විතැන් සිට කැනඩාවට ගමන් කළේය. ඇලුබරියා හි මැක්සියෝඩ් හි උසස් ප්‍රහැනුවෙන් පසු සිරිල්ව සාජන් තියුම්වෙකු ලෙස බ්‍රිතාන්තයට යටත ලදී. (රුපය 03)

ତଳେଲ ପ୍ରାଣେ ଆଯ ଓହୁର ଦୃକ୍ଷିନ ଅବିକୁଳ ଅବିକୁଳାର
ମେଘ ବିଦ୍ୟ. (ରେପାଯ 04)

හෙත්ර මූලින්ම සිංගප්පරුවට පියාසර කළ අතර, විතැන් සිට සිරල් මෙන් ම කැනබාවේ ඇත්තේරිටා හි විම්පයේ පිකාසර පාසල වෙත ගමන් කළේය. පාදමාලාව හැදැරීමෙන් පසු සාජන් නියමුවෙක ලෙස ඔහු තිලෙන් අතර ගුවන් යානා නාවික පාසලක මාන්ධිලික නියමුවෙකු ලෙස රැඳවා ගන්නා ලදී, සිරල්, හරකේන් යානා හා හරකේන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රහුණු එකකය සමඟ සම්බන්ධ වීමෙන් පසු, හෙත්ර 1943 ග්‍රීම්ම සංඛ්‍යාවේ මුද් නායෝදී විංගලන්තය බලා පිටත්ව ගියේය. වැඩුදුර ප්‍රහුණුවේමෙන් පසුව, ඔහුව නොවැම්බර් 18 වන දින මර්ස්ටින්හි දෙවන උපාධික ගුවන් හමුදාවේ 182 බල



TRAINING IN CANADA - Henry (centre, left pic) and Cyril (centre, right pic)



(୪୩୮୫ ୦୩)

හෙත්රේගේ ගාරීරක මැතිම් යෝග හොටු නිසා අවසානයේ සුදුසුකම් සපුරාන තෙක් විනම් ඔහුගේ බරහා ගේතිය වැඩි කර ගැනීමට තවත් මාස තයැක් මලයා හි ගත කිරීමට සිදුවිය. අවසානයේ විය සම්බුද්ධීන් වන විට හෙත්ර ක්වාලාලම්පූර් හරහා සමුගැනීමේ ඉවත් ගෙනතක් කළේය. ඔහුගේ සොහොයුරු ඇඟ්චිංසගේ අනියෝගයක් මත අනාගත ඉවත් නියමුව ඔවුන්ගේ අසල්වැසි වෛද්‍යවරයාගේ (වෛද්‍ය නරජ්ජා) මිලුමට ආසන්නයෙන් කිමිලේමින් තීර්ණීත පැනෙශාධිරික් කිහිපයක් සිදු කළ අතර, පසුව ඔහුගේ පියාගෙන් දැඩි තරවුව ලැබුවේය. සැම අතම තිබූ සමුගැනීමේ සාද නිසා පරණ කේ.විල්. සන්ගේයි බෙසි පාරේ ඉවත්නොවුපළ යාමට ඔහු පමා වූ අතර ඔහුට ලැබුණේ මුල් මාදිලුයේ ඩිසි - 3 යානයේ පසුපස රෝද්‍යය ඉහළින් වූ ආසනයයි.



Cyril and a Hurricane

සනුය වෙත පත් කරන ලදී. අල්තින් සංවර්ධනය කරන ලද ප්‍රහාරක බෝම්බ යානාවක් වූ ටයිපුන් යානා පියාසර කිරීමට මුළු ගුවන් නියමුවන් ලෙස තෝරා ගන්නා ලදී. පියාපත් සහ බඳ මත ප්‍රථම සුද පරි සහිත යුධ මෙම වැංකි විනාශකයින්, වඩාත් හානානක මෙහෙයුම් සඳහා අනුයුත් කරන ලදී. පැයට සැතපුම් 400 ඉක්මවය හැකි පළමු රාජකීය ගුවන් හමුදා සටන්කරුවන් ඔවුන් විය. එක් පියාපතක යට කිලෝග්‍රැම් 30ක් බැංකින් වූ රෝකට් 8 ක් රැගෙන යාමට සහ මිලි මේටර් 20 තුවක්කා 4ක් ගෙන යාමට හැකියාව මෙම යානා සතුවිය. ඒ වගේම ඉතාම පහතින් ගොස් ප්‍රහාර විල්ල කිරීමේ හැකියාවද ඔවුන් සතු විය. බ්‍රිතාන්‍යය යේ බෝර්සේට් හි ස්ථානගතව, ඉංග්‍රීසි ඕඩය හරහා පහලින් ගමන් කරමින් ප්‍රෝමානු හමුදා වෙත ගුවන් ප්‍රහාර විල්ල කරන ලදී.

සිරල් කාලයත් සමග හරකේන් යානා පිළිබඳ ප්‍රහාරුව බෛඟ නිඩු අතර 1942 මැයි මස දී සුප්‍රමැරීන් ස්පිට්‍රෝයර් යානා විලින් සැදුම් ලත් 118 වන බල සනුයට ඇතුළත් කරනතේක් හරකේන් මෙහෙයුම් ප්‍රහාරු ඒකකයේ මාන්ඩලික නියමුවක් ලෙස කටයුතු කර ඇත. සිරල්ගේ පළමු “සානනය” බ්‍රිතාන්‍ය ප්‍රවත්පතක වාර්තා විය (මලයානු අනන්තතාවයක් නොමැතිකම වේදනාකාරී ලෙස පෙනේ): (රූපය 05)

සිංහල ගුවන් නියමුවෙකු දින කිහිපයකට පෙර සිය සටනේ දී පළමු ජයග්‍රහණය පාන කර ගැනීමට සමත්විය. ඔහු නියමු නිලධාරී තමුල්ල ය. ඔහුගේ ස්පිට්‍රෝයර් යානාව ලන්දේසි වෙරළ තීරයට ඉහළින් ගමන් කරන විට ලෝකර් වුල්ල් 190 යානා දෙකක් ජලයට අඩි 100 ක් ඉහළින් දැකගත හැකි විය. වික් අයෙක් තම සගයකුගේ තටු වලට හානි කර ඇති බව තමුල්ල දුටු නිසා ඔහු ලෝකර් වුල්ල් යානයට පිටුපසින් කිමුදුනේය. “මගේ වෙති තැබීමෙන් විය ප්‍රපුරා ගොස් කැඳූ පියාසර කළා” ඔහු පැවසිය. “නියමු කුටියේ පිළිරිමක් සිද්ධී ඇති අතර සතුරා තැකීල්‍ර පැහැති ගිනි පාලාවක් සමග මුහුදාට කිමුදුනී.” දෙවන ලෝකර් වුල්ල් යානාව හානියට පත් විය.

සිරල් විංගලන්තය, ඉංග්‍රීසි ඕඩය, උතුරු මූහුද සහ ප්‍රෝමානුන් අත්පත් කර ගත් යුරෝපය පුරා ස්පිට්‍රෝයර් යානා වලන් කියාකාර සේවාවක් පෙන්වූ අතර ප්‍රහාරක ප්‍රහාර විල්ල කරමින් බෝම්බ ප්‍රහාර 1,000 ක වැට්ලීම් සඳහා ආරක්ෂාවක් සැපයිය. 1943 ප්‍රති මාසයේදී සිරල් “කිරීමන් සිරල්” සහ “ක්වීන්ලයිං තොස්” සම්මානයෙන් පිළුම් ලැබේය. ඔහුගේ මෙහෙයුම් වාර්කාව අවසන් වූ පසු සිරල් මාස හයක් විවේකයක් සඳහා ස්පිට්‍රෝයර් ඒකකයට පියාසර උපදේශකයෙකු ලෙස යටත ලදී.

(රූපය 05)





පිරම් පමණින් දෙදෙනාගේ නිර්හිතකම හා දෙරියය මලකාවේ වෙසෙන ඔවුන්ගේ පවත්ව විතරම් දැනීමක් තොටුයේ ඒ වන විටත් ඔවුන් ට ඇති තරම් කරදර තිබුණු නිසාය. 1941 අග හාය වන විට, මලකාවට යුද්ධය පැමිණු වසර තුනහමාරක අදුරු කාලයක් පැවති අතර ඒ කාලයීමාවේ දී ඔවුන්ගේ පුතුන් පිළිබඳ කිසිදු තොරතුරක් තොලයැඩිණු. ජපාන ආක්‍රමණය හා කළවුරු ලා ගැනීම නිසා ඇති වූ අවුල් සහගත හා විනාශකාර තත්ත්වයේ දී, ක්වාලාලම්පුර් හි කසල හා අප්‍රව්‍ය විකණ කිරීමේ කුම්වේදයක් නැවත ස්ථාපිත කිරීමට හේවගේ මූලික පියවර ගත්තේය. 1943 ඔක්තෝබර් 15 වන දින පර්ත් සිට මෙහෙයුවනු ලැබූ සහ සිංගප්පුරු වරායේ දී ජපානයට අයත් නැව් කිහිපයක් පුපුරුවා හරිමින් සිද්ධා “ද්‍රේන්ට දසවන විනාශය” නමින් හැඳින් වූ ක්‍රියාවන් පසු තමල්ල මහතා සහ ඔහුගේ බිරුද ද ඉතිරි පුතුන් ද අත්අධිංශුවට ගනු ලැබේය. ඔත්තු බැඳුමේ වෝදානාව මත තමල්ල මහතාව සහ ඔහුගේ බිරුදට වඩ නිංසා පමණුවන ලදී.

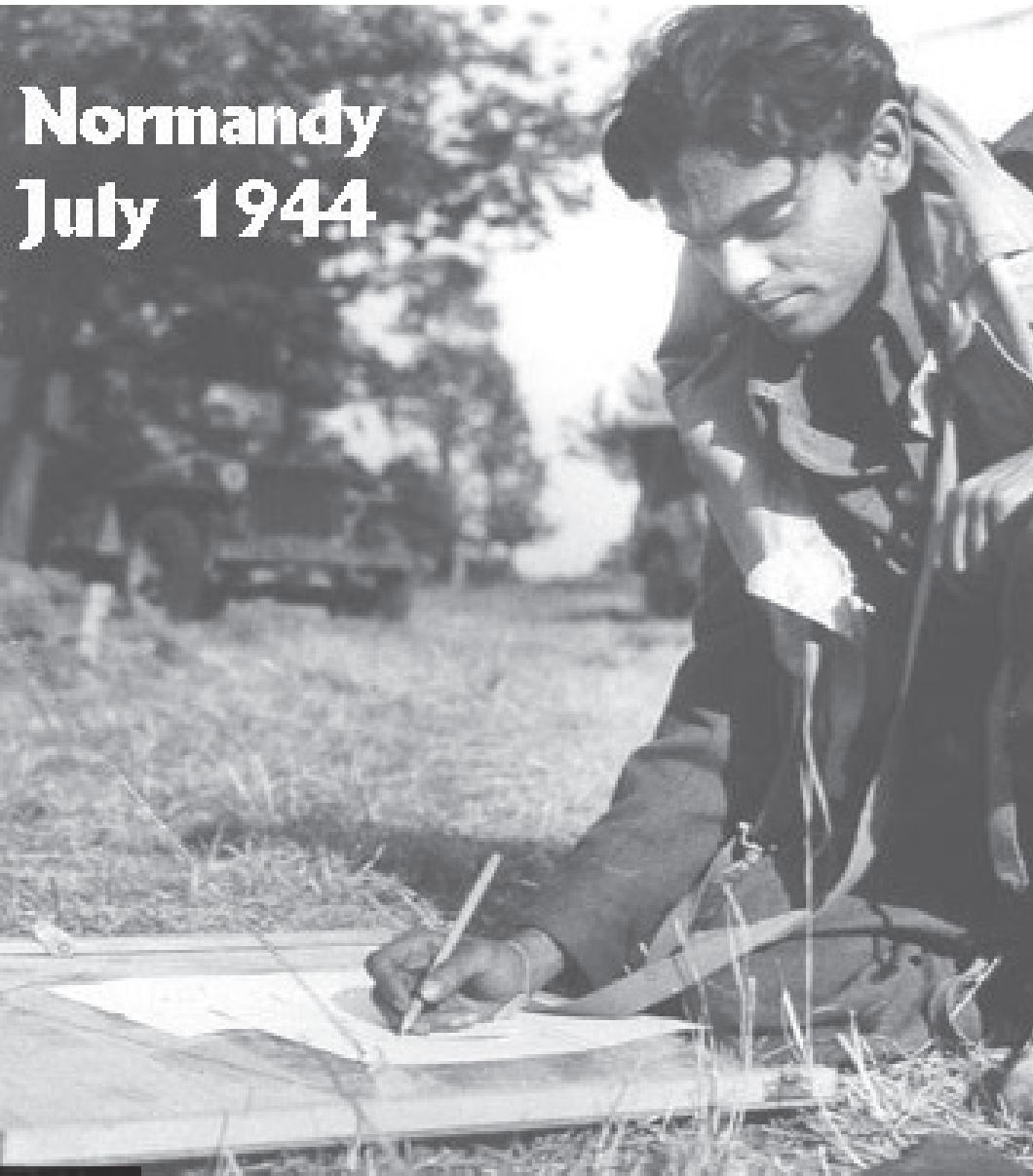
නාසි හමුදාවන් කළවුරු බැඳු සිටී ප්‍රංශය ආක්‍රමණය කිරීමේදී මිතු පාක්ෂික බේම්බකරුවන්ට, තුළී හා නාවික හමුදාවන්ට ප්‍රහාරක සහය ලබා දීම සඳහා හෙත්රේ සහ සිරල් යන දෙදෙනාම 1944 ජූනි 6 වන දින “බි-බේ” නිමින් හැඳින්වූ සුපිසිද්ධ හෝමහෝඩ් ආක්‍රමණයට සහභාගි විය. ජූනි මස අවසානය වන විට ප්‍රංශයේ නොර්මන්ඩ් වෙරළ, ප්‍රංශ නගරයක් වන කුලෝම්බි හි හෙත්රේගේ බලක්තායට ඉදිරි කළවුරුක් මෙස හාවතා කිරීමට තරම් පුත්ල් විය. (රෘපය 06)

පුම් 18 වන දින මිතු පාක්ෂිකයින් ජ්‍යෙමානුවන්ට ව්‍යරහිව “ගුඩ්වුඩ්” මෙහෙයුම දියත් කළහ. දැයි ගුවන් බේම්බ හෙල්මෙන් පසුව, ඇමරිකානුවන් බවතිර

පෙරමුණාට පහර දුන් අතර, ජ්‍යෙමානුවන්ට “ගැන්ත-ලු” හි බවතිර දෙසට ආපසු යාමට බල කෙරැහි. මෙම මෙහෙයුම් සඳහා සහය දක්වමින්, නැගෙනහිර පෙරමුණ් 2 වන බ්‍රිතාන්‍ය හමුදාව සහ 1 වන කැහේඩියානු හමුදාව “කේන්” වලට දකුණින් “ගලයිස්” දෙසට පහර දුන්හ.

මේ කාලය වන විට ජ්‍යෙමානුවන් සිය පැන්සර් බලකාය බ්‍රිතාන්‍ය ඉදිරි මාවත දෙසට මාරු කරමින් සිටී අතර සතියකට පසුව ඇමරිකානු අංශයට වඩා තුන් ගුණයකින් වැඩි ජ්‍යෙමානු යුද වැංකි වලට බ්‍රිතාන්‍යයන්ට මුහුණා පැමැට සිදුවිය. වින්ජින් හතරේ ගුවන් ප්‍රහාරක යානා 1600 ක් සහ වින්ජින් දෙකේ ගුවන් යානා 600 ක මාරාන්තික ප්‍රහාර වලට මුහුණා දීමට ජ්‍යෙමානුවන් සතුව

Normandy July 1944



(රෘපය 06)

Henry is debriefed at a forward field shortly before he is lost in action against German forces.

වානේ ආවරණ තුළ යෙදු සෙන්ටීම්ටර 8.8 ක ප්‍රබල ගුවන් යානා භාශක තුවක්කු සියයකට අධික ප්‍රමාණයක් නිඩී ඇත. “ඩී-බී” මෙහෙයුමට පසු පළමු දින පනහ තුළ මෙම මංමුලා සහගත පර්මානු ආයුධ පෙරමුණ නිසා බ්‍රිතාන්‍ය හමුදාවෙන් 6,000 ක් මිය ගොස් ඇත. (රූපය 07)

පුලු 25 වන දින පෙ.ව. 11.45 ට පමණ හෙන්ර ගේ “වයිපුන්” යානය තවත් යානා තුනක් සමඟ “සේන්” සිර සැතපුම් 6 ක් දකුණේ පිහිටි “ගොන්ටනේ - ලේ - මාර්ටියන්” හි සිරි පර්මානු “පැන්සර්” හමුදාවෙන් ට ප්‍රහාර වීල්ල කරමින් සිටියේය. හෙන්ර තුන්වෙතිය මෙස පියාසර කරමින් සිටි අතර සාමාන්‍යයෙන් පර්මානු

සිවිල් වැකියන් පර්මානුවන් විසින් පුද්ගලයෙන් ඉවත් කර තිබූ අතර අගෝස්තු 15 වන තෙක් නැවත සිය නිවෙස් කරා යාමට අවසර නොතිබුණි. “බු” පැමිණ සිය ඉඩමෙහි තිබූ “වයිපුන්” යානයේ සුන්බුන් සහ ඒ අසල වූ අල්ත් සොහොනක් සොයා ගත්තේය. ඔහුගේ උපක්ල්පනය වූයේ නියමවා පර්මානු විස්විස් හමුදාව විසින් තුම්බාන කර ඇති බවයි. මක්නිසාද යත් ඔහු සිය ගොවීපොළට ආපසු යන විට තවමත් අවට සිටින විකම පුද්ගලයන් විස්විස් හමුදාවන් වීමය. ඇත්ත වශයෙන්ම, හෙන්රට “ප්‍රංශ මැක්විස්” ප්‍රතිරෝධක ව්‍යාපාරයේ සාමාජිකයන් විසින් සොයාගෙන වීම ස්ථානයේ වළලනු ලදීය.

(රූපය 07)

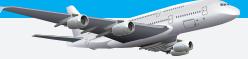


“නොරුමන්ඩ් ආතුමණ්‍ය” යනු 1944 ජුනි 6 වන අගහරැවාදා දෙවන ලෝක සංග්‍රාමයේදී “සිවරලෝච්චී මෙහෙයුමේ” දී මිතු පාක්ෂිකයින් විසින් නොරුමන්ඩ් ආතුමණ්‍ය කිරීමේ ගොඩිඡමේ මෙහෙයුම් සහ ඒ ආක්‍රිත ගුවන් මෙහෙයුම් ය. මෙම මෙහෙයුම් “නොරුමන්ඩ්” යන සංයේත නාමයෙන් හඳුන්වන අතර විය බොහෝ විට “ඩී-බී” ලෙස හැඳුන්වේ. විය ඉතිහාසයේ විශාලතම මුහුද වෙරළ ආතුමණ්‍ය විය. මෙම මෙහෙයුම ප්‍රංශයේ (පසුව බටහිර යුරෝපයේ) නිදහස් වීම ආරම්භ කළ අතර මිතු සහ්යානයේ බටහිර පෙරමුන් ජයග්‍රහණයට අඩ්ඩාලම තයිය.

තුවක්කු ප්‍රහාරකයන්ට ගොදුරු වන්නේ හතරවන යානයයි. නමත් පසුපස සිටි නියමවා සිටිය දී හෙන්රගේ යානය ප්‍රහාරයට ලක් විය.

ඔහුගේ වයිපුන් යානය ර්සාන දෙසට ගමන් කරන බව නිරික්ෂණය වූ අතර ඔහුගේ සැයයන් නැවත විය දුටුවේ නැත. හෙන්ර “සේන්” සිටි ගිනිකොන දෙසින් “අයිරාන්” සහ “මෝල්ට්” නගර අතර ගොවී බිම් හරහා බිම ප්‍රතිත වූයේ ව්‍යවකට තත්කාල වලින් යට වී තිබූ “ලුව් ඩී” නැමති ගොවීයාගේ කෙටෙශ ය. ඒ වන විට සියලුම ප්‍රංශ

සිර්ල් 1944 වන විට අංක 122 බල සනාය සමඟ ග්ලැසිට් කමාන්ඩර් ලෙස සේවය කරමින් සිටි අතර වෙනස් ආකාරයේ ගුවන් යානයක් වන ඇමරිකානු “පි-51 මක්ටිස්න්ග්” පියාසර කළේය. තම සහෝදරයා පිළිබඳ ප්‍රවත්ත අස්ථි ඔහු හෙන්රගේ “වයිපුන්” යානය සේවීම සඳහා පුද්ගලය පුරා පියාසර කිරීමට අවසර බෛ ගත්තේය. විහෙත්, විය යුද්ධයෙන් විනාශ වී ගිය සුන්බුන් පිරි ඉතිරි ගිය, දුම්න් වසා ගත් තුම්යක් වූයෙන් සේවීම කළ නොහැකි කාර්යයකි. දැඩි හදවතකින් ඔහු තම සහෝදරයා සේවීම හතර කිරීමට සිදුවිය. “ආර්න්හයිම්”



ఈ రువాన్ మెండోజ్ లిట్రేరీలో ఉపాధికారి, సిర్లోగే బల కుతూహల వీంగలన్ తయారి కాడలివ్ న్న లభ్యాలే తున్ విన రండిక్ తోఱుకువరి ప్రశ్నారక గూను ఆరంభాల సమాప్తిమ సద్గులు గ. 1944 నవ్ టెల్ దైనివ పెర దైన విన విల సిర్లో సమాచారించు అంతియ ప్రార సిగ 250 విన సహ అవికున ప్రశ్నారయ సమిష్టర్ తు కార తిథిని. మెండోజ్ రూపకూరివల్రిన్ బింబారవ్ ల్లిఖ్ ప్రార్థించే ఉతీర కులుగ పియాసర ల్రపార్థికయెక్క లెండ గత కాల్చేయ. (సంపాద 08)

1945 සැප්තැම්බරේද මැලෙසියවේ සිටි පජන් හමුදා යටත් වූ විට, හෙත්රගේ වියෝව පිළිබඳ විනාශකාරී ප්‍රවිත එවිකට තුළිරව සිටි තලල්ල යූතින් වෙත පැහැවිය. විහෙත් ඒ වන විටත් රාජකීය ගුවන් හමුදාවට හෙත්ර හෝ ඔහුගේ ගුවන් යානය කොතැනදැයි දැන ගැනීමට නොහැකි විය. මේ තොරතුරු පිළිබඳව

බඳ කොටස ඉවත් කර නැවත මැලේසියාවට නැවැගත කළේය. හෙත්රේගේ දේහය වසරකට හෝ දෙකකට පසුව ඉවත් කර “බැහේවිල්-ලා-කම්පේන්” ලිතාන් සුසාන තුම්පේදී නැවත අවසන් කටයුතු කරන ලදී. (රෙපය 09)

සිර්ල් 1945 ඔක්තෝබර් මාසයේදී ගුවන් හමුදා ලුතින්හේටරයෙකු ලෙස මලයාවට පැමිණියේය. ඔහු අවුරුදු පහකට ආසන්න කාලයක් රැවින් පිට සිට ඇත. 1945 මලයාවේදී, විශේෂයෙන්ම ආසියානුවෙකුට, ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රවීණයෙකුට, ක්වාලලම්පූර් හි දී ගුවන් ලුතින්හේටරයෙකුගේ නිල ඇඳුම්හි සැරසයේම අසාමාන්‍ය දෙයක් විය. වික් අවස්ථාවක ක්වාලාලම්පූර්හි සැකකටයුතු හමුදා පොලිස් නිලධාරයෙකු විසින් ඔහුගේ මූලික ලේඛන බැඳුමට ඉල්ලා සිටියේය. සිසිදු වෙනසක් හෝ ජාතිවාදී ඇඟාකින්හේ නොසිටි සිර්ල් හමුදා පොලිස්

ନିଲଦିରୁଙ୍ଗ ଦେଖ ବିଲା
 ପୋଲିଙ୍କ ନିଲଦିରୁଙ୍ଗ ବିଜିନ୍ ନୀ
 ଉତ୍ତରରେ ହାତନ୍ତିମିପତି
 ଓଦ୍ଦିରିପତି କଳହୋତ୍ତ ତମ
 ହାତନ୍ତିମିପତି ଓଦ୍ଦିରିପତି
 କରନ ବିଧ ଜାହାରୁଲ୍ଲାଵେନ୍
 ଉତ୍ତରି କୀଲେଇ. ଉନିର
 ଦୂରତ୍ତ ଗଜାଗେନ ଜିରି
 ହାତନ୍ତିମିପତି ନିଲଦିରୁଙ୍ଗ
 ଅକମାତିନେତନ୍
 ବ୍ରିକ୍ଷମାରେବ ଆରମ୍ଭିକ
 କାଳେଣ୍ଟ. ହାତନ୍ତିମିପତି ନିଲଦିରୁଙ୍ଗ
 ଜିରିଲ୍ଲାଗେ ଲିପି ପିଲିଲେଲାଲ
 କିଯାଲୀମନ୍
 କାମର
 ଅନେକଣ୍ଠନ ଅନେକଣ୍ଠନାବ୍ୟ
 ତହବ୍ରିର ବିଦ. ପୋଲିଙ୍କ
 ନ୍ତି ଲ ଦି ର ଯ ଏ ଗ
 ଅକାଳେପାଦେ କାମଦୀନ
 ବେନଃକ୍
 ନୋରିବ ବୈଲିନ୍ ଜିରିଲ୍ଲା

Cyril
and his
Mustang

(ရန် ၀၈)



සැහිමකට පත් නොවූ හේටගේ ව්‍යුතාන්‍ය රජයේ යම් ක්‍රියාමාර්ගයක් ඉල්ලා වහාම ලන්ඩනයට ගියේය. ජ්‍රීමානුවන්ට ව්‍යරහිට ප්‍රංශයේ ආධාරයට පැමිණි සිනෑම අයෙකු ඉතා සහයෝගයෙන් කැවුණු කරන භා අගය කරන ප්‍රංශ බලධාරීන් සමඟ ගොංකයට පත් හෙවාගේ සම්බන්ධ තිරිමට සිදුවිය. වැඩිමහල් තෙලුල්ල විසින් ආර්ථන්ස්කී ප්‍රාදේශීය පොලිස් නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුගේ සහාය ඇතිව “ලුවී වූ” සම්බන්ධ කර ගනිමින් ගත් අතර ඒ අනුව හෙබාගේ වසිප්පන් ගානය පහළට පැමිණි ස්ථානය සොය ගැනීමට සමත් විය. හේටගේ විසින් ගානයේ අනුකූලික අංකය සිංහ ගානයේ

සිව්ල පිටතයට ආපසු පැමිණි සිර්ල, ඔහුගේ නම පිමි යනුවෙන් විධිමත් ලෙස වෙනස් කර සිව්ල ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ගුවන් ගමන් පාලකයෙකු ලෙස සම්බන්ධ වූ අතර පසුව ඔහුගේ පියාගේ සමාගමේ සේවය කළේය. 1953 අවසානයේදී, ඔහුගේ පාසැලේ නා වෙනත් පාස්ල්වල ශ්‍රීජසභවිධීන්ගෙන් සමන්වී වූ

මලයානු ගුවන් පුහුණු බලකායේ සම්මේලනයේ අත්දෙන නිලධාරියා බවට පත් කරන ලදී. එම් රීඛගට ගුවන් සේවා ගෙබල්සනයට (රාජකීය මැලෝසියානු ගුවන් හමුදාවේ මුල් අවස්ථාව) සම්බන්ධ වූ අතර “ධ්‍රව්‍යේ” ගුවන් යානා පියාසර කලේ වන්තු අඩුදුල් රහ්මාන් (මැලෝසියාවේ පළමු අගමත්) සහ කැබේනට් අමාත්‍යවරුන් වන රියෝන් දු කේ සහ සර්බන් හඡ් සුඩ්‍රිර වැනි පුද්ගලයින් සමඟ ය. වන්තු ප්‍රම්‍ම පොද්ගලිකව දැන හඳුනා ගත් අතර සම් විවම ඔහු එම් සමඟ පියාසර කරන ලෙස ඉල්ලා සිටියේය. එම් පසුව මැලෝසියානු ගුවන් සමාගම සමඟ පියාසර කළ අතර පසුව වැනි ක්වාලාලම්පුර් කළමනාකරු බවට පත්විය. ඔහු 1963 දී විම බුරයෙන් ඉල්ලා ඇස් වූ අතර වේල්සයේ ලැහේගර්ඩින් වෙත ගොස් විශ්‍රාම සුවයෙන් හිඳිමින් අවන්හලක් විවෘත කළේය. ඔහු 1973 අගෝස්තු 18 වන දින අනාච්චාජ්‍ය විය.

1994 දී “ඩී-ඩේ” හි පනස් වන සංචාරය වෙනුවෙන් තල්ලා පවුලේ සාමාජිකයින් සහ ලොව පුරා විසිරි සිරි හෙන්රගේ හිටපු “ටයිපුන්” නිලධාරීන් මියගිය ගුවන් හටයාට වැඳුම් පිළුම් කිරීම සඳහා “අයිරාන්” හි “ඩී” පවුල හමුවිය. අවුරුදු පහනක් ගතවී ඇතෙන්, හෙන්ර වෙනුවෙන් පවත්වන සැමරීම් ඔහු වැරී සිරි ප්‍රංශ නගර දෙකේ කඩතයු පුර්වක ජනයාට තවමත් අමතක වී නැත. “අයිරාන්” හි පාදෝශීය පළුම්ලිය හෙන්රට ගොරව දැක්වීම සඳහා විශේෂ දේශට මෙහෙයකට සහභාගී වූ පුද්ගල්වාසීන්ගෙන් පිරි නිඩුණි.

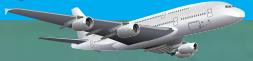
ශ්‍රී ලංකාවෙන් මලයාවට සංකුමණය වූ තල්ල මහතා සහ ඔහුගේ පවුල පසුව මුළු මැලෝසියාවේ ගොරව බහුමානය පාතු වූ පවුලක් වූ අතර දෙව ලෝක යුද්ධියේ දී ඉතාම ඉහළ දැස්කම් පෑ ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනෙකු බිජි කිරීමට සමත් විය. දෙව ලෝක යුද්ධියේ දී ඉතාමන් උද්ධ්‍රීතියකර සටහක් වූ “නොමැන්සි” සටහන ද ඔවුන්ට දැයක වීමට හැකි විය. ශ්‍රී ලංකාවේ නම නොකිය වුත්ත් ඔවුන් මැලෝසියාවේ ජාතික වීරයන් බවට පත් වී ඇත. විලෙසම ඔවුන් ගුවන් ක්ෂේත්‍ර යේ නම රැන්ද වරිත විය.



ඉජාර ගුණවර්ධන
කළමණාකරු - ගුවන්සේවා හා ප්‍රවාහන හිමිකම්
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය.



Jimmy in RAF tropical uniform
in postwar Singapore



ශ්‍රීලංකික බැතිමතුන රිගෙන මක්කම බලා දියත් කළ ඉතිහාසගත වියාර සිලෝන ගමන

මේ ය පැරණි කථා ප්‍රවත්ති. බොහෝ සාක්ෂින් භාවන්ගේ ගුහනුයට නතුවේ අවසන් ය. විනෝත් ලංකාවේ වාතින් ගුවන් සේවාවේ මුළු අවදියේ සිදුවීම් හා ඒ ආශ්‍රිත රසවන් කරනු බොහෝමයක් තවමත් මිනිසුන්ගේ සින් සතන් තුළ නිදුන්ව ඇත.

“බැකෝටා” නමින් වන ඉතා සුපතල නාමයක් දැරූ ගුවන් යානාවක් දෙවන ලෝක යුධී සමයේ දී දැවැන්ත කාර්යභාරයක් ඉටුකළේ ය. දෙවන ලෝක යුධී සමයේ කෙතරම් මෙම DC-3 ගුවන් යානා නිපදවූයේ ද යන්න පිළිබඳව නිශ්චිත අදහසක් නොවුවත්, යානා 16 000 ක් හෝ වියට වැඩි ප්‍රමාණයක් නිපදවන්නට ඇති බවට විශ්වාස කළ හැකි ය. පසුව මෙහි මුළු ආකෘතියේ මූලධර්මයන් පදනම් කරගතිමත් විවිධ යානා මාදුලීන් හඳුන්වාදෙන ලදී. වැනෙන්ම යුද්ධයේ නිමාවන් සමගින්, මෙම යානා වලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් මගි ප්‍රවාහන ගුවන් යානා බවට පරිවර්තනය විය. මෙම ප්‍රරාමාද නව ගුවන් සමාගම් ආරම්භ කළ රටවල්, ඔවුන්ගේ වාතින් ගුවන් මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට, යුධ කටයුතු වෙනුවෙන්

හාවතා කළ මෙම පරිවර්තීත බැකෝටා යානා යොදා ගන්නට කටයුතු කළේ ය.

1947 වසරේ දෙසැම්බර් 10 දින වියාර සිලෝන් ගුවන් සේවය අඟේ ප්‍රං්ඡා දිවයින ජාත්‍යන්තරයේ සනිටුහන් කරමින් මංගල ජාත්‍යන්තර වාතින් ගුවන් ගමන සඳහා DC-3 ගුවන් යානාවක් රත්මලන ගුවන්ගොටපලෙන් යාපනය හරහා ඉන්දියාවේ මලදාසිය බලා පිටත් කර යැවේ ය. විය ලංකා ගුවන්සේවාවේ ජාත්‍යන්තර වාතින් ගුවන් ගමන් ආරම්භය සනිටුහන් කරවූ අවස්ථාව වූ අතර ඒ සමගම ඉතා සුපරක්ෂාකාරී විකාශනයක් මෙරට ගුවන්සේවාවේ ඇතිවිය.

මෙම වකවානුව හැඹිල සහ උමිරා වන්දනාවේ යොදෙන ශ්‍රීලංකික බැතිමතුන් සිය වන්දනා කටයුතු සඳහා විශාල වශයෙන් රැන් බාහැර වන කාලයක් විය. ඔවුන්ගෙන් ඇතැම් පිරිසක් ඉහේදියාවේ මූලිකය වෙත ගොස් ගුවනින් සෙංඩ් අරුධියේ ජේඩ් නගරය වෙත පිවිස සිය අරමුණ ඉටුකරගත් අතර තව පිරිසක් මුහුදු මග ඔවුන්සේ කොළඹීන් ජේඩ් නගරය වෙත ගියේ

ය. ජේඩා නගරයේ සිට මක්කම දක්වා වූ ඉතිරි දුර ප්‍රමාණය ගුවන්හේ හෝ මාරුගස්ප ප්‍රවාහන තුම්බේදයන් නාවිත කර යාම ඔවුන්ගේ ඉදිරි සැලසුම විය.

මූහුදු මග ඔස්සේ ජේඩා දක්වා තිය පිරිසට තම ගමන් වෙහෙස හා කාලය අඩු කරගැනීමට අවස්ථාව සැලසුන් වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් සේවය විසින් තම DC-3 බැකෝට්ටා මාදිලියේ යානා ගොදාගැනීම්හේ යාපනය හරහා ඉන්දියානු ගුවන්තොටුප්‍රවලල් කිහිපයක් වෙත ගුවන් ගමන් අරුණුමට ගත් තීරණයත් සමඟිනි.

ඉන් නොහැවතුන වියාර් සිලෝළේන් තම ගුවන් ගමන් සේවා ජාලය ප්‍රාථමික කළ යුතු බවට තීරණය කළ අතර පනහ දැඟකය ආරම්භ වීමට ආසන්නවත්ම මක්කම බලා පිටත්වන ශ්‍රීලංකික බැහිමතුන් අරමුණු කරගැනීම්හේ ද කුලී ගුවන් ගමන් සේවාවක් (Charter Service) රත්මලානේ සිට ජේඩා වෙත සහ යැලී ආපසු ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම් වේ අතර විය. වේ ශ්‍රීලංකික බැහිමතුන්ගේ ඉල්ලීම ද සැලකිල්ලට ගනිමිනි.

මෙම ගුවන් ගමනෙහි වාතිජ කොටස සංචීඛානය කිරීම වියාර් සිලෝළේන් ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් සිදුකළ අතර ජේඩා දක්වා වූ ගමන් මගෙනි සැලසුම සකස් කිරීමේ භාරද්‍ර වගකීම පැවරුණ වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් මෙහෙයුම් අංශය, ගමන සඳහා අවශ්‍ය සුදුසුම ගුවන් මග සෙවීමේ වගකීම භාරගත්හේ. ගුවන් ගමන සැලසුම් කරන වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් මෙහෙයුම් අංශයට ගුවන් ගමනට අවශ්‍ය සිතියම් කිසිවක් නොවීම වේ අතර පැහැනැගුන ප්‍රධානතම ගැටළුව විය. තම යානා ඇතියේ පැවති DC-3 බැකෝට්ටා මාදිලියේ යානා කාක්ෂණික වශයෙන් ගක්නිමත් වුව ද නොහැවත්වා රත්මලාන සිට සෞදියේ ජේඩා දක්වා පියාසර කරවීමට හැකි නොවුයේ DC-3 යානාවන් පැයක දී ඉන්දුන ගැලුන් 73 ක් පමණ වික් වින්පිලක් ගිල දැමු “Pratt & Whitney Twin Wasp Radial” වින්පින් දෙකකින් බල ගැන්වු මෙම යානා වල සමස්පෑර ඉන්දුන බාරතාවය ගැලුන් 822 ක් වීම ය. මෙම යානා යහපත් කාලගුණික තත්වයන් යටතේ අඩු 6 000 උඩින් නාවික සැතපුම් 1500 ක පමණ දුරක් පමනක් අඩංගුව පියාසර කරවිය හැකි වීම අනෙක් කාරනාව විය. මගින් 21 දෙනෙකුට ගමන් පහසුව සැලසු DC-3 බැකෝට්ටා යානාවේ දැරිය හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය රාත්තල් 26,200 කි. බැකෝට්ටා යානාවට නොහැවත්වා පියාසර කළ හැකි දුර කරන කොටගෙන රත්මලානේ සිට කෙටින්ම ජේඩා නගරයට පියාසර කිරීම කිසිසේන් නොහැකි කාරණයක් විය.



වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් මෙහෙයුම් අංශයට රත්මලානේන් පිටත්ව මුම්බාය වෙත ගමන සැලසුම් කිරීම උප්පිකර කාර්යාලයක් නොවින. නමුත් විතැන් පටන් ජේඩා දක්වා ඉදිරි ගමන සැලසුම් කිරීම පිළිබඳ මහා අවබෝධයක් නොවන තරමට තාක්ෂණික වශයෙන් දුරටත අවදියක් පනහ දැඟකය ආරම්භ වන විටත් පැවතුනි. වීමෙන්ම කිසිදු වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් නියමුවෙකු වේ වන විටත් මැදුපෙරදිග වෙත පියාසර කර අත්දැකීම් නොලබා තිබේම ගමන සැලසුම් කිරීම සඳහා අවාසිඛායක තත්වයක පැවතුනි. මෙම තත්වයට යම් සැනසිල්ලක් දැනුන්හේ වේ වන විටත් පවත්වාගෙන ගිය කටුනායක රාජකීය ගුවන් නමුදා අංශ සතුව ලොව බොහෝ ගුවන්තොටුප්‍රවල පිළිබඳව වන සිතියම් අති බවට ලද නොරතුරත් සමගය. විය සත්‍ය විය. විසින්න් ක්‍රියාත්මක වූ වියාර් සිලෝළේන් ගුවන් මෙහෙයුම් අංශ නිලධාරීන්, රාජකීය ගුවන් නමුදාවේ කටුනායක ගුවන්



අංග වෙතින් ලබාගත් සිතියම් පර්මිලනය කරමින් රත්මලාහේ සිට ජේඩා දක්වා ගමන් කළ හැකි ව්‍යාපෘති කාරුයක්ෂම ගුවන් ගමන් මග සෞයන්තරි ගුණුසුල් විය.

එ් අනුව රත්මලාහ සිට මුම්බාය දක්වා නාවික සැතපුම් 840 ක දුරක් ද, මුම්බායේ සිට කරවිච් දක්වා නාවික සැතපුම් 471 ක් ද, කරවිච් සිට ඕමානයේ සාලාලා දක්වා නාවික සැතපුම් 871 ද, සාලාලා සිට ගේමනයේ එඩින් (Aden) දක්වා නාවික සැතපුම් 583 ක් ද, අනතුරුව විතැන් සිට සොදී අරාබිකාවේ ජේඩා දක්වා නාවික සැතපුම් 627 ක් ද ලෙස මෙම ගුවන් ගමන සැලසුම් කිරීමට ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරිනු සමත්වී ය. රාජී නැවතුම් ලෙස පක්ස්ට්‍රානයේ කරවිච් සහ ගේමනයේ එඩින් හඳුනාගෙන තිබූ වියාර සිලෝළ්න් ගුවන් සේවය, ගුවන් කාරුයමන්ඩලය සහ මිනින් වෙත නවාතන්, ආහාරාන ඇතුළු පහසුකම් ලබාදීම කෙරෙහි ද අවදානය යොමුකර තිබීම විශේෂත්වය කි.

වියාර සිලෝළ්න් බිජකේටා යානාව තොහඳුනනා ගමනාන්තයකට, තොහඳුනානා දේශ දීමාවන් හරහා, තොහඳුනනා ආකාශයේ ජේඩා ගමන යාමට සූභානම් විය.

ගමන ඇරඹින, ශ්‍රී ලාංකික වන්දනාකරුවන් 21 දෙනෙකු සමගින් ජේඩා බලා රත්මලාහ ගුවන්තොටුපලින් යානාව ගුවන්ගත විය. අහියෝගාත්මක ගුවන් ගමන සැදාහා විවික සිටී ප්‍රවීණතම ගුවන් නියමුවෙකු වූ ඒවා ප්‍රතිපාදන සම්ඟ ප්‍රතිපාදන නිමිත්ත තිබිණි. රාජී කාලය ගතකිරීම සැදාහා කාරුයමන්ඩලයට හා මිනින් හට, ගුවන්තොටුපල යාඛදව පිහිටි ස්පේෂ්ඩ්‍රාඩ් නම්ව හෝටලය පිළියෙළ තිබිණි.

විමෙන්ම සහායක තියමුවා ලෙස තෝරා ගැනුන විමල් ජයවර්ධන කිපිතාන්වරයා දෙවන ලේක යුතු සමයේ රාජකීය ගුවන් හමුඥාව (RAF) ස්පිට්ෆිර (Spitfire) ප්‍රහාරක ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස කටයුතු කර තිබූ විශාලත් දක්ෂ ගුවන් නියමුවෙකි. තවද ලයනල් සිටිමාන්න ගුවන්විඳුල් සංයු නිලධාරීවරයා හා ඒ. වී. පෙරේරා ගෙන ඉංජිනේරු නිලධාරීවරයා සිය රාජකාරී ව්‍යුහාරියන් තුළ ජේඩ්ඩ්වයක් ඉසුල් ඇය විය.

පුපුරුදු මුම්බාය ඔවුන්ගේ පළමු තාක්ෂණික නැවතුමයි. විහිදී ගුවන් යානාවේ ඉදිරි ගමන සැදාහා අවසි ඉන්දන ලැබින. කාරුයමන්ඩලය අනුලා මිනින් පිරිසට දිවා ආහාරය ද විහිදී පිරිනැමීම ගමනේ සැලසුම් අතර විය. ගමනෙහි දෙවන අදියර තිමකිරීමේ අරුම්තින් පිරිස අනතුරුව කරවිච් බලා පිටත් විය. කරවිච් ගමන නිම වන විට සැලසුම් කළ පරදි බටහිර අහසින් මළ හිරු බැසයාමට ආසන්නව තිබිය දී බැසක්ටා යානාව කරවිච් මියි රේඩ් (Drigh Road) ගුවන්තොටුපලෙහි (දැන් විය හඳුන්වනු බඳන්නේ පින්නා ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල නම්ති) බාවන පැයයට පතිත කරවීමට සම්පූර්ණ වෙමින් තිබිණි. රාජී කාලය ගතකිරීම සැදාහා කාරුයමන්ඩලයට හා මිනින් හට, ගුවන්තොටුපල යාඛදව පිහිටි ස්පේෂ්ඩ්‍රාඩ් නම්ව හෝටලය පිළියෙළ තිබිණි.

මෙම හෝටලය ප්‍රකට ගුවන් සමාගමක් වූ B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) සමාගමේ ගුවන් කාරුයමන්ඩලය ලැගුම් ගන්නා හෝටලය විය. ඒ වියාර සිලෝළ්න් කාරුයමන්ඩලයේ සහ මිනින්ගේ පළමු දින රාජී නැවතුම යි.



විලෙස කිසිදු අවතිරයකින් තොරව පළමු දිනයේ හිමාව දකින විට පිරිස නාවික සැතපුම් 1311 ක දුරක් ගමන් කර තිබිණු. මේ සඳහා සීමිත ගගන සංතරණ සංඡා මධ්‍යස්ථාන ප්‍රමාණයක සහාය හිමිව තිබූ අතර ගමන් මගෙහි වැඩි තිබූ සූ ලක්ෂණ ද උපයෝගී කරගැනීමට නියමුවන්ට භැංකිවිය. මෙය ගුවන් නියමුවන් හරි කිසියේග් ලෙහෙසි කරඇණක් නොවූ බව, මා මෙහිදී සඳහන් කළ යුතුය.

දෙවන දිනට කරවීව ගුවන්තොටුපුලින් පිරිස ගමන අරඹින්හේ ඩිමානයේ සමාලා ගුවන්තොටුපුල වෙත පියාසර කිරීමේ අරමුණිනි. ඒ යේමනයේ ඒවින් ගුවන්තොටුපුල වෙත ගාමට පෙර ඉදිරි ගමන සඳහා අවසි ඉන්දන ලබාගැනීම සඳහා ය. රාජකීය ගුවන් හමුවාව විසින් පාලනය කළ මෙම සමාලා ගුවන්තොටුපුල අරාඩ මුහුදට යාබදව පිහිටා තිබිණු. තමන් ගුවන්තොටුපුල ආසන්නයට පැමිණි බව අනුමාන කළ නියමුවන් තමන් භා සමාලා ගුවන් ගමන් පාලන අංශය අතර සම්බන්ධතාවයක් ඇතිකර ගැනීමට උත්සාහ කළහ. ගුවන් ගමන් පාලන කුරියෙන් (Air Traffic Control Tower) කිසිදු ප්‍රතිචාරයක් නොලැබුණේ ය. විමෙන්ම ගුවන් මාර්ගය සොයාගැනීම සඳහා වූ රේඛියේ තරංග විහිදුවන NDB (Non Directional Beacon) මගින් ද කිසිම සහායක් එකෙක්ට ගානය වෙත නොලැබුණේ ය.

හුමිය කිසියේග්ම නොපෙනි, අවදානමක් ගෙන වප්‍රකාශ බිඳුගෙන ගානය පහළට ගෙනවීම මගින් ගානය කන්දක හැඹි සියලු දෙනාම මරණයට පත්විය හැකි බව නියමුවේ නොදින් දැනීමිය භ.

සිරිලාභ්‍ය රේඛියේ නිලධාර්වරය යම් යලිත් උත්සාහ කළ ද ප්‍රවීත්ලය විය වින විටත් අවට මුළු පොලොව තලයම සනු වලාකුම්ත් වැසියාම හේතුවෙන් තියුමුවන් හට තමන් සිරින ස්ථානය පිළිබඳව භුම් ලක්ෂණ අනුව හේ තියෙන් හේතුවාවක් බ්‍රාගත නොහැකි විය. වලාකුල් බිඳුම්ත් ගානාව පහළට පැමිතිමට හැකියාවක් නොවූයේ සිතියමට අනුව අවට පැවතින උක් කුද පහ්තිය තිසාය. කෙසේවෙතත් ගනනය කිරීම් භා වෙනත් තාක්ෂණික දුර්ත අනුව තමන් සමාලා ගුවන්තොටුපුල ආසන්නයේ සැරසරන බව ඔවුන්ට ස්ථීරවම වැටිනි තිබිණු.

“මා 80 දැකකයේ කුට්නායක සිට ජේඩා දක්වා ව්වක නැවීන ගුවන් ගානා මාදිලියක් වූ Tri-Stars ගානා ගෙයාග නිමින් වියාර් ලංකා ගුවන් සේවය වෙනුවෙන් වානිජ ගුවන් ගමන් වූයාම්ක කළ. අප නියමු කුරියේ වාස්ථී ගෙනාන්තය වූ ජේඩා දක්වා පරිගනකය සකස් කළ. ගුවන්තත වූ පසු ස්වයංක්‍රීය නියමු පද්ධතිය යොදවම්ත් සහ ස්වයංක්‍රීය මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරන විටත් විතරම් නැවීන පහසුකම් තිබියදී පවා දුවිල්ලෙන් පිරුණු, දුෂ්චර්ජාට මෙන්ම අපැහැදිලි වට්පාවක් තිබූ බැවින් ගොඩබස්ස්වීම සඳහා ගුවන් බාවන පර්යට ප්‍රවේශවීම විතරම් පහසු වූ යේ නැහැ. ඇත්තෙන්ම, මා පුදුම වුනා 1950 කාලයේ DC-3 වැනි ගානාවක් විම ගුවන්තොටුපුලට තිරපැදිතව ගොඩබස්ස්වීම පිළිබඳව. ඔවුන් විම ගමන් මාර්ග යේ ගමන් කරන විට ගුවන් බාවන පර්ය සොයාගන්න ඇත්තේ කෙසේ දී, ඒ වෙශේ නිවැරදි ගනනය කිරීම්, සේල්සියක් 40 තරම් ඉහළ උෂ්ණත්වයේ දී වායු සමනාය නොකළ ගුවන් නියමු කුරියේ සිට ගානාව නිවැරදිව මෙහෙයුවන්න කොතරම් ඔවුන් වස්ත්රියනාවයෙන් දක්ෂ අය වන්න ඇත් ද, මෙම තත්ත්වය නැවීන නියමුවන් ගැඹුරින් අධිකරනය කළ යුත්තක් නොවේ ද ?”





ව් විළුමෝ ජයවර්ධන කැපිතාන්වරයාගේ අත්දැකීම් සමූහය යි

නියමුවන් අවසන් තීරණයට විළුණෙන් ය. ඒ සිටි තැනින් ගිහෙකාන දෙසට පියාසර කිරීමයි. විසේ කිරීමෙන් ඔවුන් අරාබි මුහුදට ඉහළින් සිටිනා බව සෑරිර විය. සැලසුම වලාකුල බිඳ මුහුද උර්ගණ්‍ය වන තෙක් යානාව ක්‍රමයෙන් පහළට ගැනීම යි. අනතුරටව අංශක 180° ක් ආපසු හැර ගොඩිම දෙසට පියාසර කිරීමයි. ඒ ඔවුන් නියමුන් මෙස කටයුතු කර බඩාගත් පන්තරය යි. සියල්ල සුනවාදීව සිදුවිය, වලාකුල බිඳුම්න් පහළට පැමින ඔවුනට ජල පෘත්සිය සහ බේරිටු හිහිපයක් පැහැදිලිව උර්ගණ්‍ය විය. සැලසුම සාර්ථක විය, කදු පන්තියෙන් ද ආරක්ෂා විය. සැලසුමේ පරිදි අංශක 180° ක් ආපසු හැර ගොඩිම දෙසට පියාසර කිරීම ඇරඹි ය. සාලාලා ගුවන්තොටුපල කොයි මොහොතේ තෙක් තමන් නට පෙනෙන බව ගුවන් නියමුවන්ගේ විශ්වාසය වුහ.

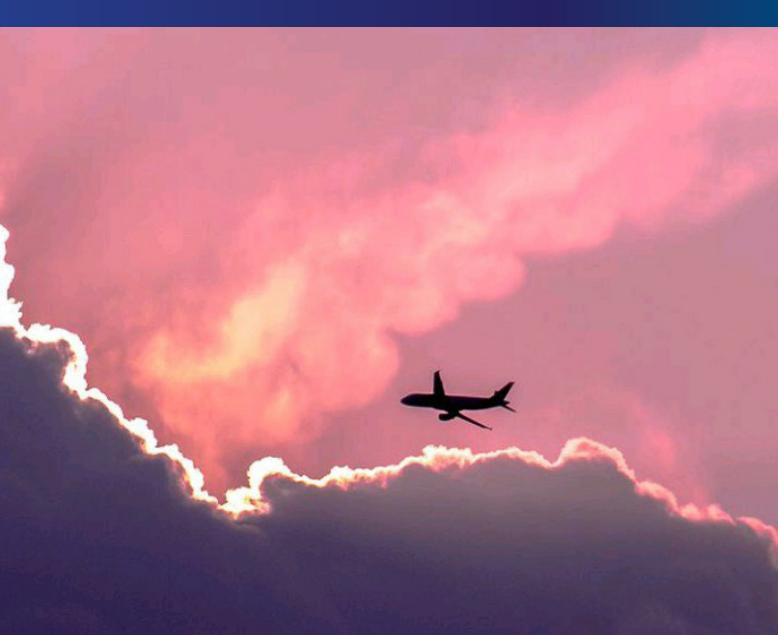
සියල්ල මෙසේ සිදුවෙමින් පවතින විට සිරිමාන්න රේඛියෙක් නිලධාරවරය සිය උත්සාහය අත් නොහරීම්න් අඛණ්ඩව කටයුතු කරමින් සිටියේ ය. ඒ සාලාලා ගුවන් පාලන අංශ හා සන්නිවේදන සඩනා ඇතිකරගැනීම වෙනුවෙනි. ගාබඳ වෙනත් ගුවන්තොටුපලකට ගමන් කිරීමට තරම යානාවේ ඉහළුන තොග නොවූ නමුත් නියමුවන් කිසිසේත් බිඳියේ තෙක් තැනිගැනීමකට නොපත්වය. ඒ ඔවුන්තු නිඩු අසිමිත වූ පළපුරුද්ද හා දක්ෂතාවය නිසාවෙනි. සියල්ලන්ගේ අපේක්ෂාවන් මල්පල ගන්වමින් සන්නිවේදන සඩනා අනපේක්ෂිත මොහොතා ගොඩනැගිනා. ගුවන් ගමන් පාලකයන් නිහිතතාවය බිඳ අහස් යානාවට කිරාකලෝ ය. යානාව සාලාලා වෙත ගොඩඟිස්ස්ම සිදුකලේ ඉපිල් යන සතුවෙනි.

වියාර් සිලෝළ් යානාවක් කරවිච් ගුවන්තොටුන් සාලාලා බ්ලා පිටත් වන බවට ගොමුකර තිඩු පිණුවිය සාලාලා සන්නිවේදනය මධ්‍යස්ථානයට නොලැබේ තිබින. සැලකිය යුතු කාල පරාසයක් සඳහා ගුවන් යානා පැමිනිමක් සටහන් නොවූ බැවින් ගුවන් ගමන් පාලකයන් සහ විහ සිටි අනෙකුත් නිලධාරු උපාංග අත්‍යිය කර මුහුදේ නැමුව යාබද වෙරළ තීරණය ගොස් තිබිනා. වියාර් සිලෝළ් ගුවන් කාර්යමන්ධිලයට, සාලාලා ගුවන්තොටුපල සමගින් සම්බන්ධ වීමට නොහැකි වී ඇත්තේ ඒ හේතුව නිසාවෙනි. නමුත් සිදුවී ඇත්තේ යානාවක් අහස් සනු වලාකුල වලට ඉහළින් ගමන් කරන ගැඩිදාය ඇසුන මුහුදේ නාමින් සිටි ගුවන්තොටුපල නිලධාරුන් තම වාහන වල නැග කිඩින්න් ගුවන්තොටුපෙළ වෙත පැමින උපාංග සැලුය කොට යානාව ගොඩඟිස්ස්ම අවසි පහසුකම් සැපයීම යි.

කිසිදු අවහිරයකින් තොටව සැලසුම් කළ පරිදි සියල්ල සාර්ථක විය. ඒකින් වෙත පියාසර කිරීමට අවසි ඉහළුන ලබාගත් පිරිස වෙත තත්ත්ව වශයෙන් බිරු ද පිරිනැමු ගුවන්තොටුපල නිලධාරුන් ඔවුනට ආරක්ෂිත ගමනකට සුහපතමින් සමුදුන් හ.

විඩින් දක්වා වූ ගමන ද තරමක අතියේගාත්මක ව්‍යවකි. අයහපත් කාලගුණාය මධ්‍යස්ථානය දැඩි වෙහෙසක් ගෙන යානාව මෙහෙයුව හ. ඇතැම් අවස්ථාවල අකුණු ආලෝක බාරා ඔවුනට මග සේවීමට උපකාරී වූ බව පැවසුවහොත් ඔබ මවිතයට පත් වනු ඇත. ඒ පනහ දැක්ගෙන් ගුවන් ගමන් වල පැවති අතියේගාත්මක තත්වයයි. වර්ථමානය මෙන් රේඛාර් තාක්ෂණාය විවක හාවිත නොවිය. ක්ෂේත්‍රීක සැලුය ගුවන් ගමන් මගෙනි ක්ෂේත්‍රීක කාලගුණික වෙනස්වීම් පිළිබඳව තොරතුරු යාවත්කාලීන නොවිය. වීමෙන්ම තාක්ෂණීක





අතින් දියුණු වූ රේඛාර් ද්‍රේගනා තිර නියමු කුරීයේ නොවිය. නමුත් නියමුවන් තම අත්දැකීම් හා විවිධ සිතියම් මෙන්ම මං සැලකුණු ඔස්සේ තම අත්දැකීම් හා පරිණාත බව උපයෝගී කරගනීම් ගමනාන්ත තිවරදිව සොයා ගත්හ.

ඒයින් වෙත ආසන්න වී විම අතියෝගාත්මක ගමන් බණ්ඩය ද නිමකල නියමුවන් සාර්ථකව සිය යානාව ගොඩබඳස්වූ හ. සැලසුමට අනුව ගුවන් ගමනේ දෙවන රාත්‍රී නැවතුම සඳහා කාර්යමන්ඩලයට සහ මගින් හට යාබද හෝටලයක් වෙන්වී තිබිණ.

පසුදා උදෑසන පිරිසගේ අරමුණ සිය අවසන් ගමන් බණ්ඩය ලෙස සෙසැලියේ ජේඩා වෙත පියාසර තිරම ය. රතු මුහුදට ඉහළින් ගිය නාවික සැහපුම් 627 ක් වූ ගමන ඔවුනට පියකරු විකක් වින්නට ඇති. විමන්ම විම ගමන පෙර දින ලඟු කුවු අත්දැකීම් වලට හාත්පසින් වෙනස් වුවක් ද වන්නට ඇති බව නොඅනුමානය. වේතිනාසික ගුවන් ගමනක ඇරඹුමෙහි මංගල පියවර ගුවන් නියමුවන් නිමකලේ ජේඩා ගුවන්තොපුපාල වෙත තිරපැඳිතව ගොඩබඳසිමිනි.

මගින් 21 දෙනා වෙත සමුද්‍රන් ගුවන් කාර්යමන්ඩලයේ අරමුණ ආපසු රත්මලාන වෙත පැමිනීම විය. විදිනම ජේඩා ගුවන්තොවුපාලන් පිටත් වූ යානාව ඒයින් වෙත ආපසු ගොඩබඳස්වූ ලඟුවේ ඉදිරි ගමනට අවසි ඉන්දන ලබාගැනීමට මෙන්ම කාර්යමන්ඩල විවේක ගැන්වීමක් වෙනුවෙන් වූ රාත්‍රී නැවතුමකට ය. විය ගමන් සැලසුමෙහි තෙවන සහ අවසන් රාත්‍රී නැවතුම ද විය.

යානාවේ කිසිදු මගියෙකු හෝ අයබු නොවූ හෙයින් ආපසු ගමන සැලසුම් කර තිබුයේ සලාල මගහරමින්, අයේන් සිට සැපුවම කරවීම් දක්වා පියාසර කිරීමට ය. පසුදා සැලසුමට අනුව මුම්බාය හරහා ඉන්දන ලබාගෙන රත්මලානට පැමිනියේ සැලසුමේ සිවිවන සහ අවසාන දිනය ලෙසිනි. සතියකට පමන පසුව ගුවන් වරක් ජේඩා වෙත වියාර් සිලෝන් සමාගමට අයන් DC-3 බැංකේටා මාදිලියේ යානාවක් රත්මලානෙන් පිටත් කර යවනු ලඟුයේ ඉහත වන්දනාකරුවන් පිරිස සිය මවිධිම වෙත ආපසු රුගෙන ඒමේ අරමුණිනි. විම ගුවන් ගමනෙහි ගමන් මග, නැවතුම ස්ථාන, ඉන්දන ලබාගැනීම මෙන්ම රාත්‍රී නැවතුම් ද පෙර ගුවන් ගමන අනුවම විය.

මෙම ඉතිනාසගන ජේඩා ගුවන් ගමනට සහභාගි වූ කාර්යමන්ඩලයේ සියලුම දෙනාවම, මා බොහෝ කළක් සිට පොදුගලුවම දැන සිරිය අයය. කළිනාන් පිටර් ප්‍රහාන්ද පිදිංචිව සිටියේ මොරටුවේ උයන ගමේ සාන්ත ජ්‍යෙස් මුත්සුදුන්ගේ දෙව් මැදුර අසල ය. ඔහු තමා සතු කළ සහ කහ පැහැරි මෝටර් රෝය පදනාගෙන ගිය අන්දම මට අදමෙන් මතකය. දෙවැනි ලෝක යුධී සමයේ රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රහාරක ගුවන් යානා පැදැවු කළිනාන් විම්ල් ජයවර්ධන, මා උපන් දා සිට, ඔහු මෙලෙට නැරදය තෙක් ම ඉතාම හොඳින් දැනසිටි ඔහු මාගේ ආදරනීය පියා ය.



කළිනාන්

විම්ල් ජයවර්ධන



කළිනාන්

සිටර් ප්‍රහාන්ද

මොවන් දෙදෙනා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් ඉතිනාසයට නොමැකෙන සටහන් තැබු අයවලුන් ය.



ඡයන්ල සිරිමාන්න

මහතා



කළිනාන්

එල්මෝ ජයවර්ධන



ලයනල් සිරමාන්න රේඛියෝ නිලධාරවරයා මේ වන විට වයස 102 සම්පූරණ කොට තම නිවෙස් ඩුම්යෙහි අත් යන්තුයකින් තනුකොට කප්පු කෙනෙකුට දැකගත හැකිය. ඔහු තම වාහනය පදනාගෙන වෙළඳ පොල වෙත නිතර යන වින්ගෙකි. මොහුව මුහුණු පොනෙන් ඔබට හමුවිය හැක. මේ ලිපිය සහස් කිරීමේ දී ද ඔහු මා හට බ්‍රාසුන් අතිමහත් සහාය මා ඉතා අයය කොට සළකම්. මෙම ගමනට ඉංජිනේරුමය ජවය දුන් ජ්.වී. පෙරේරා රේඛිය ගෙන ඉංජිනේරුවරයා ද සිය දිවියට සමුද් ඇත. සුවිශේෂ හැකියාවන්ගෙන් අනුන වූ ඔහුට ගුවන් නියමු බලපතක් තිබීම ද විශේෂත්වයකි.

වියර් සිලෝන් ගුවන් සේවය විසින් මේ වකවානුවේ හාවතා කළ DC-3 බිංකොටා වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකක් අදටත් ඔබ හට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා රත්මලාන සොඩකාගාරයේ ඉතා ආචම්බර ලීලාවෙන් සිටිනු දැකගත හැකිය.

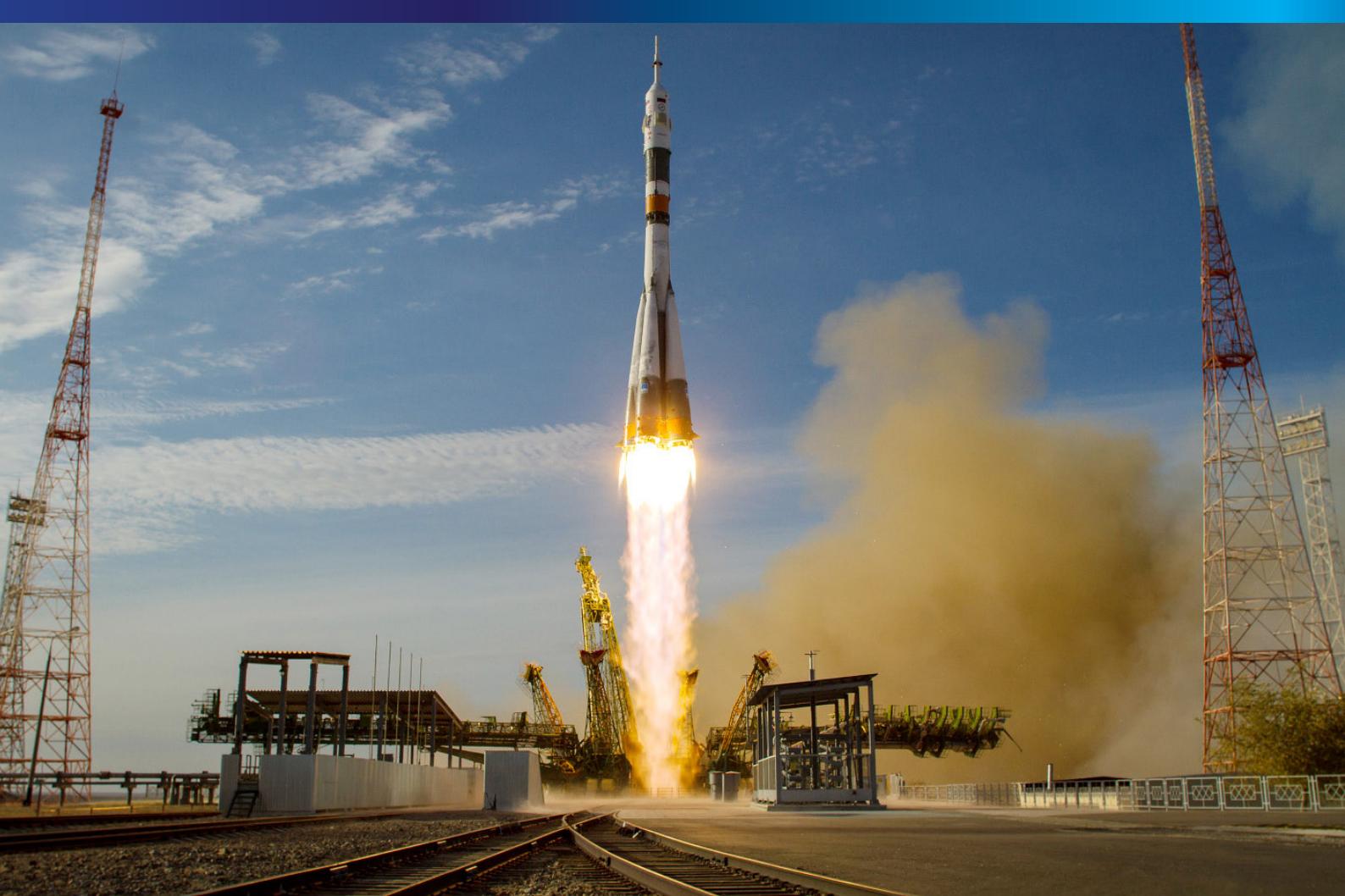
අනස් යානා සහ ගුවන් නියමුවන් අයය කරන කාගේන් ගොරවය මේ මේ පේඩා ගමනට සහභාගි වූ කාර්යමණ්ඩලයේ සැමට නිම්වනු ඇති බව නොඅනුමතය.

ව්‍යුත්මේ ජයවර්ධන කිහිපාන්වරයා යම්ත් සිය මතකයන් ආවර්ථනය කළේ විශේෂිනි.

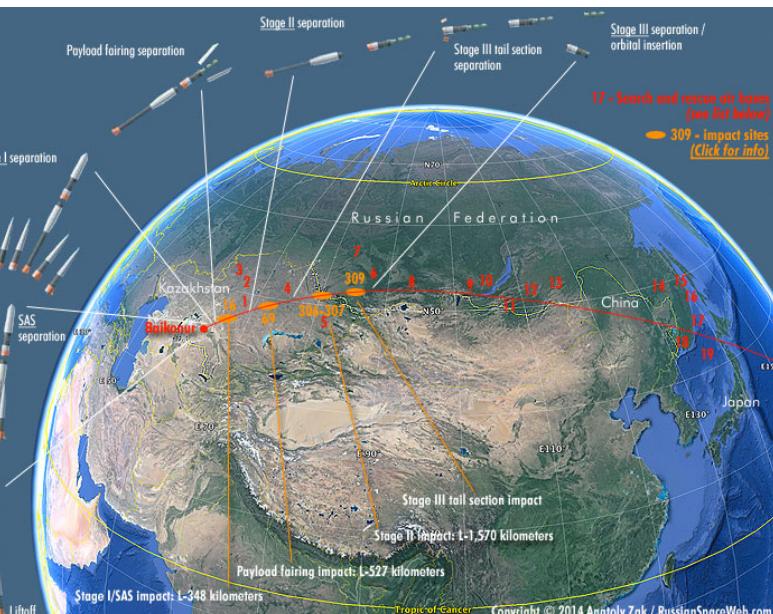
මෙම සටහන තබන්නට මෙරට සිටින කිරීම්ත් ගුවන් නියමුවෙකු මෙන්ම කෘතහස්ත ගුවන්සේවා විවාරකයෙකු සහ ගුවන්සේවා ර්වකයෙකු වන ව්‍යුත්මේ ජයවර්ධන කිහිපාන්වරයා විසින් ඉංග්‍රීසි බසින් පලකරන දද පුවත්පත් ලිපියක් ගුවන්සර අප පදනම් කරගතිමු.

විශේෂ ස්ථානිය - ඩින්කන් ජයවර්ධන මහතා පර්වර්වීන සටහන - නිලන්ත තොන්නකේන්





ଉନ୍ନତ ଯୋଜନା ପହଞ୍ଚିଲ ଶିଖନ ବୈଜନିକ ନାରୀ ରୋକାର୍ କୋର୍ପ୍ସ



ଉନ୍ନତ ନାରୀଙ୍ଗୁ ଯମକ୍ ନାରୀତ ପୋଲାରି ବୈରିଯ ପ୍ରତି ବିବ କୁମାନଙ କରିରନ୍ତାକି. ଯୋକରେ ବିଲାଦ ମେମ କରିରନ୍ତା ଅଟାଳ ଲେ. ବୋନ୍ ସିଂ ଗଣନକ୍ ବିରତି ଯୋକରିବିଲକ୍ ଅବସାନରେଣ୍ଡେ ଅପରେ ଲାଙ୍ଘିଯେବେଳେଣେ ନିକିତ୍ ଅଭିଷବକୁରାଯାପ ଆତ୍ମକ୍ ଲୀମେଲ୍ ଲିକି ବିର ବୋନ୍ କିତିପରାକ୍ ଦୁକ୍କିଲା ଅଛିଲେ. ରୀତ ହେତୁବ ନାମି ଯୋକରିବିଲ ରୁଗେନ ଯନ ଯାହାବ ହେବ ପନ୍ଦିତକାବ (Payload) ପୋଲାରେନ ଚିକିତ୍ସା ଗେହିମର ଅବଶ ଅଦିକ ବିଲାର ନିପଦ୍ଧିତ ପ୍ରବିଲ ଯୋକରେ ଲିନ୍ହିଲିନ୍ ଅଦିଯରଙ୍କନ୍ କୁମାନ୍ତୁକୁଲାବ କୋର୍ପ୍ସ ଵିଗ୍ରେନ୍ ଯୋକରିବିଲାବନ୍ ଉପରି କିରମକ. ଭିନ୍ନଗତ ଲୀମେଲ୍ ବୋନ୍ ପନ୍ଦିତିଙ୍କ ଉନ୍ଦିନ ଜନିତ ଯୋକରେ ଲୁକ୍ସିର ପନ୍ଦିତିଙ୍କ କିଲେମେଟର 20 - 30 କ୍ ଉନ୍ନତ ଅମନ୍ କଲ ପର୍ମ ଲେବାର୍ ଉନ୍ଦିନ ଅବସନ୍ତ ଲୀମେଲ୍ ଲିମେଲ୍ ଲିମେଲ୍ ପରିପାଳନ ଯୋକରିବିଲାବନ୍ ଗଲିବା ଦୂରମ ଜିଲ୍ଲା ବିନ ଅତର, ପର୍ମିଲ ଦେବିତି ଅଦିଯର ଯୋକରିବିଲ, ଗେନ ଯନ Payload ଆରକ୍ଷା କର ଆତି ଆରକ୍ଷକ ଆଵରନ୍ତା (Fairing) ଦ ପ୍ରଦିନ ଯୋକରିବିଲ



අනුවත් අනුලෝධ විමාන ගලවා ඉවත් කෙරේ. මෙයේ ඉවත් කෙරෙන කොටස් පැනවීයට වැටීම සාමාන්‍ය සංසිද්ධියකි. කෙසේ වෙතත් අධික උසක සිට අධික වේගයෙන් නැවත පොලටට වැටෙන, ප්‍රමාණයෙන් විශාල මෙම රෝකරුව කොටස් අඩු අවදානමක් සහිතව නැවත පොලටට වැටීමට සැලැස්වීම මූලික අවශ්‍යතාවයකි. වැටින් රෝකරු කොටස් දළ වශයෙන් තුළ කුමන ස්ථානකට වැටිය හැකිදැයි යන්න විද්‍යාලුයින් විසින් ගණනය කර අනුරූපයක ස්ථාන වලින් මිනිසුන් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබේ.

ලෝකය පුරා මේ වන ක්‍රියාකාර් මට්ටමේ පවතින ප්‍රධානම අනුවත් මධ්‍යස්ථාන දෙපාන්තක් පමණු ඇත. එවායින් බොහෝමයක් සමුළුසන්නව ස්ථානය කර ඇත්තේ ඉහතින් සඳහන් කළ රෝකරු කොටස් නැවත පොලටට පතිත වීමේදී එවයේ ගමන් මග සාගර කළාපයට ගෙමු කොට රෝකරුව කොටස් පොලටට වැටීම සාපේක්ෂව අඩු කර විසින් සිදු වන භාෂිතය අවම කර ගැනීමටය. ඒ අනුව ඇමරිකාවේ නැගෙනහිරට වන්නට අත්ලන්තිකක් සාගරයට මුහුණු ලා කෙනෙහි අනුවත් මධ්‍යස්ථානයද, බංහිර දෙශීන් පැසිරික් සාගරයට මුහුණු ලා වැන්විඛ්නඩර්ග් අනුවත් මධ්‍යස්ථානයද පිහිටා ඇත. යුරෝපා අනුවත් එෂන්සියට අයත් ප්‍රංශ ගෙනානා අනුවත් මධ්‍යස්ථානය අත්ලන්තික් සාගරයට ආසන්නව පිහිටා ඇති අතර, අපේ අස්ථිවැසි ඉන්දියානු සතිස් ධිවාන් අනුවත් මධ්‍යස්ථානය ඉන්දියාන් සාගරයට ආසන්නව පිහිටා ඇත. ජපානයේ සහ නවසීලන්තයේ පිහිටුවා ඇති අනුවත් මධ්‍යස්ථානය මධ්‍යස්ථානය විසේ සමුළුසන්නව පිහිටා ඇත.

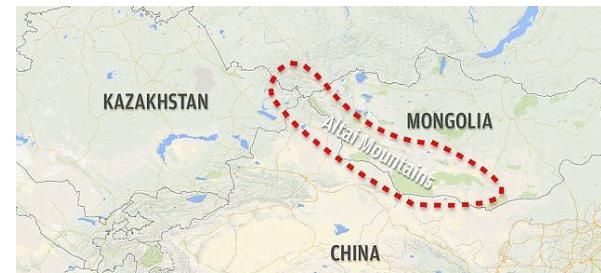
නමුත් ලෝකයේ පැරණිම සහ වැඩිම රෝකරු ප්‍රමාණයක් ගුවන්ගත කළ අනුවත් මධ්‍යස්ථානයක් වන ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානයයේ ක්‍රියාත්මක වන බයිකොනුර් අනුවත් මධ්‍යස්ථානය පිහිටා ඇත්තේ තුළ අනුයාන්තරයේය. වීමෙන්ම විනයේ ප්‍රධාන අනුවත් මධ්‍යස්ථාන තුනක්ම (Xichang, Jiuquan සහ Taiyuan) පිහිටා ඇත්තේ තුළ අනුයාන්තරයට වන්නටය. 1950 - 60 වැනි කාලයේදී ඇමරිකාව සහ යුරෝපය සමඟ සිතු යුතු වාතාවරණයක් පැවති සමයේදී විකල සේවියට දේශය සහ විනය තම ආරක්ෂාව පතා මෙම අනුවත් මධ්‍යස්ථාන රට අනුයාන්තරයේ පිහිටුවීමට කටයුතු කළේ යම් හෙයකින් ප්‍රහාරයක් විශ්ලේෂණ ව්‍යවහාර විම මධ්‍යස්ථාන ආරක්ෂා කර ගැනීමේ අරමුණු පෙරදැරවය. නමුත් මෙම අනුවත් මධ්‍යස්ථාන වලින් නික්මෙන රෝකරුව වල මෙන් පරිය (flightpath) කෙළුන්ම තුළ යුතු

හරහා වැටින නිඩ්ම නිසා දැනු ගණනාවක් නිස්සේ ඒ ආසන්න වැසියන් සහ වෙනත් රටවල් මුහුණ දෙන බිජිපුණු තත්ත්වයන් හි නිමක් නැත.

බයිකොනුර් අනුවත් මධ්‍යස්ථානය

සේවියට දේශය බිඳ වැටීමට පෙර සේවියට දේශය තුළ පිහිටා තිබුනද, 1995 දී සේවියට සමුහාන්ඩුව බිඳ වැටීමෙන් පසුව ඉහත කි ඔවුන්ගේ ප්‍රධානතම අනුවත් මධ්‍යස්ථානය, ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානයට අයත් විය. ඒ අනුව 1995 වසරේ සිට රැසියාව "තම අනුවත් මධ්‍යස්ථාන මධ්‍යස්ථානය" බොල් මිලියන 115 ක වාර්ෂික බදු මුදලක් මත ක්‍රියාකාර් වෙතින් බදු පදනම මත ලබා ගෙන ඇති අතර, විනි බදු කාලය වර්ෂ 2050 දක්වා බල පැවත්වේ.

ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානයේ බයිකොනුර් අනුවත් මධ්‍යස්ථානයයේන් නික්මෙන රෝකරුවක් ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානය පසු කරමින් විරුප්සිද්ධ අල්තායි කළවැරි කළාපය හරහා ගමන් කරන අතර ඒ දක්වා වන රේඛිය දුර අවම වශයෙන් කිලෝමීටර් 1000 ක් පමණ වේ. සේපුස් රෝකරුවකින් ඉවත් කරන සනා ඉන්ධන වලින් ක්‍රියාකාර් ඇඳුන බූස්ටර් (Strap-on Solid Rocket Booster) ගුවන්ගත වූ තැන සිට කි.ම්. 50 - 60 ක් ආසන්න ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථාන ග්‍රැම්ප පෙදෙන් විලට වැටෙන නමුත් රෝකරුවේ දෙවනි අදියර බූස්ටර් ආදිය වැටෙන්නේ කි.ම්. 1000 ක් පමණ ඇතින් පිහිටි ක්‍රියාකාර් ප්‍රහාරය පනතුනා අල්තායි කළවැරි කළාපයටය. විනමුද මෙම කළාපය තුළ භූදකලා ගම්මාන 14 ක් පමණ පවතින අතර මෙම අල්තායි කළවැරිය රැසියාව, විනය, මොංගොලියාව හා ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානය යන රටවල් හතරේම වික් දේශීමාවක් වේ.



මේ දක්වා බයිකොනුර් අනුවත් මධ්‍යස්ථානය වෙතින් නික්මුණා රෝකරු ප්‍රමාණය 1500 ක් පමණ වන අතර විම රෝකරුව වින් බහුතරයක කොටස් ක්‍රියාකාර් මධ්‍යස්ථානයට හා අල්තායි කළවැරියට වැටි ඇතිවාට සැකයක් නැත. මේ වන විට වීමෙන තුළයට වැටි ඇති රෝකරුව කොටස් ප්‍රමාණය වොන් 2500 ක් පමණ වනු

අැනැයි අනුමාන කරන අතර, වායුගෝලයට විකතු වූ රැසියානු රෝකට්ටු වල ඉතිරි වූ ව්‍ය ව්‍ය සහිත ඉන්ධන ප්‍රමාණය ටොන් 300 ක් පමණ වන බවටත් අනුමාන පවතී. රැසියානු රෝකට්ටු වල තුළුක අදියර තුස්ප්‍රේ සඳහා භාවිතා කරන බඩුන්හේ ඉතා ව්‍ය සහිත නයිට්‍රෝන් වෙට්රෝක්සයිඩ් (N₂O₄) රසායනිකයයි. මේවා ආසුහනුය කිරීමෙන් ග්‍රෑසන රෝග, පිළිකා, ජානමය විකෘති ඇති වන අතර, භුමියට හා ජලයට මුසුවීමෙන් දීර්ඝකාලීනව පාර්සරක බලපෑම් ඇති වේ. රැසියානු හා වීන රෝකට්ටු වලුන් රතු තැකිලු පැහැ දුමක් තිබුත් වන්නේ මෙම රසායනිකය භාවිතා කිරීම නිසාවෙනි.

ලෝකයේ ඇති අතිර්මණීය පුද්ගලයක් වන අල්තායි කුදුවැටිය අපට බොහෝ රැසියානු සාහිත්‍ය කෘති වලදී හමු වේ. ඊට ආසන්න “ස්තේප්ස්” තෘතු භුමිය සඳහන් නොවුන රැසියානු සාහිත්‍ය කෘතියක් සොයා ගත නොහැකි තරමිය. වීමෙන්ම ලෝකයේ ඉපැරණිම ශිෂ්ට්‍යාචාරය පැවති වීන මොංගෝලියානු ශිෂ්ට්‍යාචාරයේ ආරම්භයද මෙම අල්තායි කුද වැටියයි. සයිඛිරෝයාවේ ස්විටිසර්ලන්තය ලෙසින් හැඳින්වෙන වසර පුරාම නිමෙන් වැසුනු කුදකර ක්‍රාපයක් වන මෙම අතිශය පර්සර සංවේදී ක්‍රාපය මේට වසර කිහිපයක පෙර ලෝක උරුමයක් ලෙස UNESCO ආයතනය විසින් නම් කර ඇත.

අල්තායි කුදකරයේ භුද්‍යල ගම්මාන වල ඡිවන් වන දිස දැහසක් පමණ වන ගම්වාසින්ගේ ප්‍රධානම ආදායම් මාර්ගය ගොවිතෙන හා සත්ව පාලනයයි. එදිනෙදා තම ජිවිත පවත්වාගෙන යන මෙම මිනිසුන් හට රැසියානු රෝකට්ටුවක් ඉහළට හැකිම තිතිය ගෙන දෙන කරුණකි. රැසියානු රෝකට්ටුවක් බඳිකොනු වෙතින් නික්මෙන විට විනි ගමන්මග කළුන් තීරණය කරන ලබන අතර, විසේ රෝකට්ටු කොටස් වැටෙන බිම් තීරු කළුන් හඳුනාගෙන ඒ අවට පදිංචිකරුවන් හර ඉවත්වීම

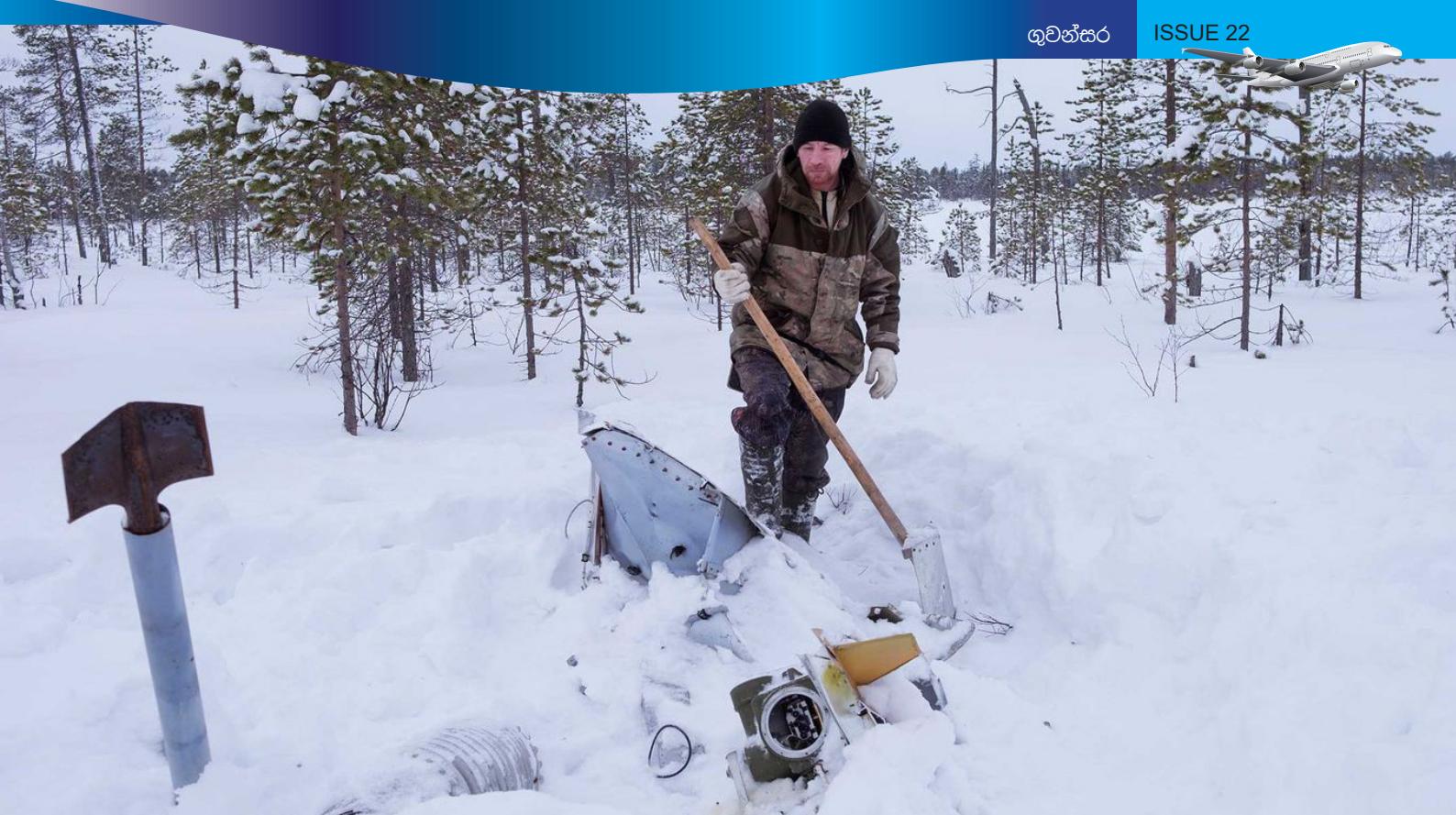


සඳහා දැන්වීම් සිදු කරනු ලැබේ. විවැති අවස්ථාවක එම ගම්වැසියන්ට සිදු වන්නේ තම නිවාස වලුන් බැහැරව ආරක්ෂිත පෙදෙස් වල සැයැවී සිටීමටය. විසේ සැයැවී සිවියද රෝකට්ටු කොටස් ගම්මාන ආක්ෂිතව වැටීම සිදු වේ. එම නිසා ඒවායෙන් නික්මෙන ව්‍ය සහිත රසායනික ඉන්ධන භුමියට සහ ජලයට විකතු වීමෙන් සහ වාතයට විකතු වන වායු ආසුහනුය කිරීමෙන් එම ජනතාව මුණුන දෙන සෞඛ්‍ය ගැටෙල් සම්බන්ධව ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය පවා අවධානය ගොමු කර ඇත.



අල්තායි කුදකරයේ නිම කුද මතට, කුද පාමුල ගම්මාන වලට වැටෙන රෝකට්ටු පිළිබඳව අධ්‍යාපනයක නිරත වූ නොවේ පාතික නිදහස් මාධ්‍යවේදියෙකු වන Jonas Bendiksen මහතා විසින් ලබා ගත් අපුරුෂ ජායාරූප කිහිපයක් මෙම මිශීයේ පළ වන අතර, ඊට අමතරව විවිධ අවස්ථා වලදී වෙනත් පුද්ගලයන් විසින් ලබාගත් ජායාරූපයන්ද මේ සමග පල වේ. මෙම ජායාරූප පිළිබඳව අප ඔවුන්ට ස්තූතිවන්න විය යුත්තේ අල්තායි කුදුවැටිය පිවිසුම් මාර්ග නොමැති වීමන්, රටවල් හතරකට මැදිව පිළිටි මෙම කුදකරයට යාමට නම් රටවල් හතරක අවසරය ලබා ගත යුතු වීමන් යන දුෂ්කරතා සැලක්ල්ලට ගැනීමෙනි.

දැන කිහිපයක සිට කසාක්ස්ථාන සහ අල්තායි ගම් වැසියන්ට කරදුරකාර් රෝකට්ටු මේ වන විට



සුළු වශයෙන් ගම්චාසින්ගේ අවශ්‍යතාවලට ඉවත් කර ගැනීමට කටයුතු කරන ආකාරයක් දක්නට ලැබූන්, මෙම රෝකරුව වල යකඩ ලබා ගැනීම සඳහා යකඩ ගලවාගැනීමේ මාරියාවක් ක්‍රියාත්මක වන බව දක්නට ලැබේ. මෙම රෝකරුව වල සුපිරි මට්ටමේ විසිවේතියම් ලෝහය, ඇලුම්නියම් ලෝහය, තඟ ලෝහය ඇතුළු මිල අධික ලෝහ වර්ග විශාල වශයෙන් පවතින හෙයින්, මෙම කන්ඩායම් රෝකරුවක් ගුවන්ගත වන වේලට බිමා දුරින් සිට රෝකරුව තුමිය මතට වැටෙන ස්ථාන අනුමාන කර නිශ්චය කර සැනෙකින් විම ස්ථාන කර ගෙයේ විම වෙනා ලෝහ කපා ගැනීමේ ජාවාරම් සිදු වේ. සුපිරි මාදිලියේ ඇලුම්නියම්, විසිවේතියම් හා තඟ වලට වෙළඳපොලේ ඉහළ ඉල්ලුමක් ඇත. විවැනි කන්ඩායම් කිහිපයක් මේ වන විට කස්ක්ස්ථානයේ හා අල්තායි කළවැට් ආණුත්ව ක්‍රියාත්මක වන බව සඳහන්ය.

ව්‍යුත්මෙන්ම අල්තායි ගම්චාසින් විසින් තොයෙක් ආකාරයේ කාපිකාර්මික උපකරණ සඳහා සහ වෙනත් ගෙදරුවෙර අවශ්‍යතා සඳහා මෙමෙස තම මිදුල් වලට වැටෙන රෝකරී වල තහඩු ගොදුගැනීනා බවද දක්නට නැකිය.

කෙසේ වෙතත් ලෝක උරුමයක් වී ඇති නිමෙන් වැසුනු අල්තායි කළකර කළුපයේ හම්ය, ප්‍රලය, නිම හා මිනිසුන් කෙරෙහි දැක් බලපෑමක් ඇති කරන රැසිකානු රෝකරී වල උග්‍ර විෂ රසායනයන් හේතුවෙන් ඉදිරි වසර කිහිපය තුළ දැක් පාරිසරක වෙනස්කම් මෙන්ම බරපතල සෞඛ්‍ය ගැටළු මත්තිය හැකි බව මේ වන

විටත් අනාවරණය කර ගෙන ඇත. කසාක්ස්ථානය හා අල්තායි කළකරයේ අලුත උපදින දුරුවන් විවිධ රෝගාබාධ සහිතව උපදින බව සෞඛ්‍ය වාර්තා අනුව තහවුරු වේ. ඒ අතර කහ පැහැති දුරුවන්, අන්ධ දුරුවන්, ක්‍රේඩ්කාවේ දුරුවලතා ඇති දුරුවන්, හඳු රෝග ඇති දුරුවන් වශයෙන් විවිධ රෝග දුරුවන් උපත බහන බව සඳහන් වේ.



රැසිකාව කසාක්ස්ථානයේ සිට රෝකරී ගුවන් ගත කරන විට, රීට කි.මි. 2000 ක් පමණ ඇතින් රැසිකානු සිමාව තුළ පිකිටුවා ඇති Plesetsk අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් යැවෙන රැසිකානු රෝකරුද රැසිකාවේ ගම් බ්‍රිම් වලට කඩ වැටෙන අතර අල්තායි කළකර වැසියන් මුහුණ දෙන ගැටළු වලට ඔවුන්ටද මුහුණ දිමට සිදු වේ. මෙම කරුණු ගැන අවධානය ගොමු කර රැසිකාව විසින්මේ වන විට සම්බුද්‍යමන්ත්ව නව අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයක් (Vostochny Cosmodrome) ඉදි කර



අඟිල් අතර මුතා සූල් වශයෙන් විහි රෝකට් ගුවන්ගත කිරීම් සිදු වේ. විහෙත් 2050 වන තුරු කසාක්ස්ප්‍රානයෙන් රැසියානු සොයුයේ රෝකට්ටු නික්මෙනු ඇත. මක් නිසාද යන් මේ වන විට අන්තර්පාතික අන්තර්වකාශ මධ්‍යස්ථානය කරා ගෙනගාමීන් යොගෙන යන විකම ප්‍රවාහන මාදිලිය තුළ වෙළුම්ක වන්නේ රැසියාවේ අනුග්‍රහය ඇතිව සොයුයේ රෝකට්ටු බැඩිකොනු ඇත්තා අන්තර්වකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් ගුවන් ගත කිරීමෙන් බැවති.

වින රෝකරුවූ වල ගමන් මග

රැඹියාවට වඩා බරපතල තත්ත්වයක් වේන
රෝකරිටු ගුවන් ගත කිරීමේදී දක්නට ලැබේ. විකිණෙකට
සාහේක්ෂේව ආසන්නව වීනය ඇතුළත පිහිටි අනුවත්කාර
මධ්‍යස්ථාන තුනකින් නික්මෙන රෝකරිටු වල ඉවත්
කෙරෙන අදියරයන් සහ කොටස් ජනාතිර්ණ ගම්, නගර,
මහා මාර්ග වලට පමණුක් නොව අසුල් වැසි මියන්මාරය,
තායිලාන්තය, ලාංසිය, කාම්බොජය වැනි රටවල් වෙළඳ
කඩා වැරේ. වීන රෝකරිටු ගමන් ගන්නා දියාව අනුව ඒවා
වීන දේශීමාවට ඉහළින් ගමන් කර අසුල්වැසි රටවල්
වලට ඉහළින් ගමන් කිරීම මෙයට හේතුවයි. සිවෘත්ග්,
තයුයුවාන් නො පියුකුවාන් යන අනුවත්කාර මධ්‍යස්ථාන
වලින් නික්මෙන සිනෑම රෝකරිටුවක කොටසක් ජනයා
ගැවසෙන ස්ථානයකට වැරීමේ ඉහළ සම්භාවනාවක්
පවතින අතර, මෙම රෝකරිටු වැවෙන බ්‍රිමිතිරු පිළුබඳව
වීන තිබාර්ත් අභාළ ගම්වැසියන් දැනුවත් කරනු ලැබේ.
කෙසේ වෙතත් වීන බලධාරීන් තම ජනයාගේ ජීවිත වල
ආරක්ෂාව සම්ඛ්‍යාධිව ඉතා අඩු සැලකිල්ලක් දක්වන
ඩව යුරෝපිය මාධ්‍ය වාර්තා කරයි.

මේ වන විට රෝකරිවූ විඳුන් ඉවත් කරන කොටස් පොලුවට වැට්ටීම නිසා මිය ගිය පුද්ගලයන් සම්බන්ධව වාර්තා තොවුනත් පසුගිය වසරේදී වින රෝකරිවූවක් ගව ගාලක් මතට වැට්ටෙමෙන් ගවයන් දෙදෙනෙකු මිය ගිය බවට වාර්තා පාර විය. වීමෙන්ම ජල පහරකට

වැටුන වීන රෝකරුවක ඉන්ධන ජලයට මුසුවේම නිසා
වනගත අශ්වයන් උකියක් මිය ගිය බවටද මිට පෙර
වාර්තා වී තිබේනි.

රැසියාව මෙන්ම වීනයද මේ වන විට තම
රෝකරී ගුවන්ගත කිරීම් සඳහා සමූහුක්‍රන්ව නව
අභ්‍යවකාශ මධ්‍යස්ථානයක් ඉදි කර ඇති අතර මේ
වන විට දකුණු වීන මුහුදුට ආසන්නව පිහිටා ඇති
Wenchang අභ්‍යවකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් රෝකරී
ගුවන්ගත කිරීම සිදුවේ. කෙසේ වෙතත් තවත් දැයක
ගෙනුහක් යන තෙක් රැසියාව හා වීනය තම රෝකරීට
භූමිය අභ්‍යන්තරයේ පිහිටි අභ්‍යවකාශ මධ්‍යස්ථාන වලින්
ගුවන් ගන කිරීම සිදු කරනු ඇත. කෙසේ වෙතත් වීන
වැසියන් මෙම රෝකරීට වල ලෝහ කොටස් ගලවා ජ්‍යෙෂ්ඨ
භාවිතා කිරීමට සැලකිය යුතු උත්සාහයක් තොදරන
ඩව පෙනෙන්නට ඇති අතර, රෝ වීන දේශපාලන හා
ආරක්ෂක ක්‍රියාවලියන් හි බලපෑමක් ඇති ඩව සඳහක්
කළ හැක.

ରୋକାର୍ପି ତହବି ଲାଲିନ୍ ଆର୍ଟିକ ବାକି ଲବା ଗୈନୀମ

කොටස් වලින් ස්වේරිසර්ලන්තයේ යුරිඩ් හි ඔරලෝසු නිෂ්පාදකයෙකු අත් ඔරලෝසු නිරමාණය කිරීමේ ව්‍යාපාරයක් පවත්වාගෙන යන අතර, විය මෙම රෝකට් වල ලෝහ හා එකා කර සිදු කරන විකම ප්‍රධා ව්‍යාපාරය වීමට ඉඩ ඇත. Werenbach නම් ස්වේරිසර්ලන්ත සමාගම විසින් මෙලෙස බැඳීකොනුර් අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් ගුවන්ගත වන රෝකට්ට වල ඉවත් කරන කොටස් නැවත ලබා ගෙන විම තහඹු වලින්ම ඔරලෝසු මුහුණාත් නිරමාණය කර ඉතා විශාල මිලකට අලෙවි කිරීමට කටයුතු කරන අතර, විවිධ වර්ණයන්ගෙන් හා විවිධ මාදිලියෙන් මෙම ඔරලෝසු නිරමාණය කරන අතර, විම ලෝහ අඩියැං රෝකට්ට බ්‍රිමට වැරෝමේද සිරිමට හා ජනය වන ස්ථානයන් ඒ ආකාරයෙන්ම තබාගෙන තම නිරමාණ සිදු කිරීම නිසා වික් ඔරලෝසුවක් අනෙක් ඔරලෝසුවට විඩා වෙනස් වික් වන බ්‍රිඩු (unique) බිඩ විම සමාගමේ වෙඩා අධිවියේ සඳහන් වේ.





ලෝකයම බය කළ වින රෝකටුවුව

පාලනයෙන් ගිල්හුනු හාවිතා කරන ලද විශාල වින රෝකටුවුවක් 2021 මැයි මස 8 හා 9 දින දෙක තුන කුමන හෝ වෙළුවක පැවැවිය මත කුමන හෝ ස්ථානයකට කඩා වැට්මට නියමිත බවට මාධ්‍ය ඔස්සේ කරගුණු අනාවරණය වීමත් සමග ලෝකයේ බොහෝ රටවල් දැඩි සේ බිය වූ බව නොරහසකි. ඒ අනුව කුමන් සිදු කළ ගණනය කිරීම් වලට අනුව රෝකටුවුව නිවියෙක් සිට නවසිලන්තය දක්වා වන විශාල පරාසයක් තුළ කුමන හෝ ස්ථානයකට වැට්වෙන ඇතැයි අනුමාත කරන ලදී. කෙසේ වෙතත් රෝකටුවුව වායු ගෝලයට ඇතුළු වීමට ආසන්න වත්ම දෙ වශයෙන් රෝකටුවුවේ ගමන් මාරුගය අධ්‍යාපනය කිරීමට විසේ අනුවකාශගත වස්තු වල වෙනය අධ්‍යාපනය කරන බඛන ආයතනයන්ට හැකි විය.

විනය විසින් අල්‍යුල් 29 වැනිදා ලෝන් මාච් 5B (Long March 5B) මාදිලියේ විශාල රෝකටුවුවක් වෙන්වින්ග් අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් පිටත් කර යැවුවේ විනය විසින් අනුවකාශයෙන් ඉදි කිරීමට නියමිත වූ වින අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයේ (Tianhe) වොන් 20 ක් බරැගිනි ප්‍රධාන මොඩ්සුලය සහිතවයි. ම්ටර් 58 ක් ප්‍රමාණ දිගැති මීටර් 6 ක් ප්‍රමාණ විෂ්කම්ජයෙන් යුත් මෙම අධිබලයි ලෝන්මාච් රෝකටුවුව අධිසිත උව ඉන්ධන (Cryogemic) වලින් ත්‍රියාත්මක වන රෝකටි වින්ඡින් වලින් සමන්විතයි. ඉන්ධනද සහිතව මෙම රෝකටුවුවේ ස්කන්ධය වොන් 640 ක් ප්‍රමාණ වන අතර, මෙසේ කඩා වැට්මට නියමිතව තිබුනේ විම රෝකටුවුවේ මූලික මධ්‍ය බුස්ටරයයි. (Core Stage)

පැවැවියේ සිට කිලෝමීටර් 345 ක් ප්‍රමාණ ඉහළින් පිහිටි විශාලාකාර කක්ෂයක අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානය රුද්ධීම සිදු කරන ලද්දේ රෝකටුවුවේ දෙවනී අදියර හාවිතා කිරීමෙනි. ඒ අනුව පැවැවියට කිලෝමීටර් 230 ක් ප්‍රමාණ ඉහළකදී රෝකටුවුව පැයට කිලෝමීටර් 25000 ක ප්‍රමාණ වේගයක් ලබා ගෙන තිබූ මොහොතක පළමු අදියර බුස්ටරය රෝකටුවුවෙන් ගෙවා ඉවත් කරන ලදී. සාමාන්‍ය වශයෙන් මෙවනී රෝකටි බුස්ටර පැවැවියට වැට්මට සැලැස්වීමේදී රටවල් සහ රෝකටි සමාගම් විසින් කුමන් සැලසුම් කරන ලද වේගයක් හා උසක් තීරණය කර විය බොහෝ විට ආරක්ෂාත්ව සාගර ක්‍රාන්කාරක වැට්මට සැලස්වයි. උදාහරණයක් මෙස් ඇමරිකාව ණලොර්ඩ් වලින් ඉවත්ගත කරනු ලබන රෝකටුවුවක මූලික අදියර බුස්ටරය අත්ලාන්තික් සාගරයටත්, කෙනැඳී අනුවකාශ මධ්‍යස්ථානයෙන් ඉවත්ගත කරනු ලබන රෝකටුවුවක මූලික අදියර බුස්ටරය පැසිරික් සාගරයටත් කඩා වැට්මට සැලස්වයි. රෝකටි අනුවකාශ ගත කිරීමේ ස්ථානයන් සැලසුම් කිරීමේදී බොහෝ විට සාගරයට ආසන්නව සැලසුම් කරනු ලබන්නේ වැලෙස නැවත පැවැවියට වැට්ම රෝකටුවු කොටස් ආරක්ෂාත්ව සාගරයට වැට්මට සැලැස්වීමට හැකි විම හේතුවෙනි.

කෙසේ වෙතත් විනය විසින් මෙම ලෝන් මාච් 5 රෝකටුවුව ඉවත් ගත කිරීමේදී මූලික අදියර බුස්ටරය ගෙවා ඉවත් කිරීම සිදු කර ඇත්තේ විය කක්ෂය ප්‍රවේග යක් ලබා ගෙන තිබූ මොහොතක බව විශේෂයෙන් සඳහන් කරති. කක්ෂය ප්‍රවේගය යනු යම් වස්තුවක්





පෘථිවීයේ කක්ෂයක යැදුළුම සඳහා ව්‍යුත්තුව වෙත ලබා දිය යුතු වේගයයි. ව්‍යුත්තුව ව්‍යුත්තුවට පෘථිවී වායුගෝලයේ ඇදීම (atmospheric drag) ඉක්මවා සිරීමට හැකි වීමෙන් වියට පෘථිවී වටා වේගයෙන් තුම්ණය විය හැකිය. ඉන්ධන වැඩි ප්‍රමාණයක් (ඉතිරිව තිබෙන්නට ඇත්තේ ඉතාම කුඩා ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් විය හැකි) අවසන්ව ඇති බුස්ටරය විසින් ලබා ගෙන තිබූ වේගය හේතුවෙන් විය තාවකාලීකව පෘථිවී පහළ කක්ෂයක කක්ෂගත විය. පාලනයෙන් තොරුව් මෙම බුස්ටරය කරකැවෙම්න පෘථිවී වටා පැයට කිලෝමීටර් 25000 ක පමණ වේගයෙන් තුම්ණය වුවද, වායුගෝලය ඇදීම හේතුවෙන් විය පෘථිවීයට ආසන්න වීමේ දළ වේගය පැයට මීටර් 500 ක් පමණ විය. මේ හේතුව මත සංම විනාඩි 90 කට වරක් පාලනයෙන් තොර මෙම බුස්ටරය පෘථිවීයට ආසන්න වීම සිදු විය. පහළ පෘථිවී කක්ෂයක යැදී තිබෙන විස්තුවක් වික් කක්ෂයක් පස කිරීම සඳහා විනාඩි 90 ක කාලයක් ගත කරයි. උදාහරණයක් ලෙස අන්තර්ජාලික අභ්‍යන්තරය මධ්‍යස්ථානය විනාඩි 90 කදී වික් කක්ෂයක් සම්පූර්ණ කරන ඇතර, දිනකදී ඔවුන් විසින් දැකිනු ලබන ඉර නැගීම් ගණන 16 ක්. බොහෝ මාධ්‍ය වල ව්‍යුත්තා පල වුයේ ඉතා වේගයෙන් පොළව දෙසට රෝකිටුවක් ඇදී වින බවට අභ්‍යන්තර මත වන ආකාරයට වුවද, සත්‍ය ලෙසම රෝකිටුව පෘථිවීයට ලංඩීමේ වේගය කළුන් සඳහන් කළ පරිදි පැයට මීටර් 500 ක පමණ ප්‍රමාණයකි. නමුත් රෝකිටුව පැයට කිලෝමීටර් 25000 කට අධික වේගයෙන් පෘථිවී වටා තුම්ණය වූ බව සත්‍යයකි.

මෙම රෝකිටුව පෘථිවීයට කඩා වැටෙන වේලාව නිවරුද්ව දැනගැනීමට නම් එය වායුගෝලයට ඇතුළුවන අවස්ථාව නිවරුද්ව දැන ගත යුතුය. නමුත් රෝකිටුව පාලනයෙන් තොර ව්‍යුත්තුවෙන් විස් වායුගෝලයට ඇතුළුවේ සුම් වේද යන්න නිවරුද්ව දැන ගැනීමට නොහැකි විය. ඒ හේතුවු මත රෝකිටුව පෘථිවීයට කඩා වැටෙන වේලාව, ඉතා විශාල කාල පරාසයක් ලෙස ගණනය කිරීම් කරන ලදී. නමුත් රෝකිටුව පෘථිවීයට වඩාත්ම ආසන්න වත්ම ගණනය කරනු ලබන කාල පරාසය අඩු වන ඇතර, රෝකිටුව කඩා වැටෙන වායුගෝලය පෘථිවී වටා හැකිය වන පරාසයක් දක්වා අඩු වී තිබුණි. කෙසේ වෙතත් අවසන් මොහොත වන තුරුම රෝකිටුව කුමන ස්ථානයකට කඩා වැටෙද යන්න නිශ්චය කර ගත නොහැකි විය. අවසානයේදී ඕමානයට ඉහළත් වායුගෝලයට ඇතුළුව වූ රෝකිටුව මාලදිවයින් ආසන්න ඉන්දියන් සාගරයට කඩා වැටුවේ. රෝකිටුවේ විශාල ප්‍රමාණයක් වායුගෝලයේදී දැඩි අලුවී යන නිසා බොහෝ විට සාගරයට වැටීමට ඉඩ ඇත්තේ තාප පරවරණය කරන ලද ඉන්ධන වැංකි, ඉන්ධන බට වැනි කොටස් බව සඳහන් කළ හැකිය. විසේ වැටුනු රෝකිටුවේ කොටස් මුහුද පත්ල මත තැන්පත් වී ඇතැයි අනුමාන කළ හැකිය.

පෘථිවීයේ ධීම් ප්‍රමාණයෙන් 70% ක් පමණ සාගරයෙන් පිරි තිබීම නිසා සාමාන්‍ය සම්භාවිතාව අනුව වුවද ගෙයක් පෘථිවීයට කඩා වැටීමේදී විය ගොඩිමකට කඩා වැටීමේ සම්භාවිතාවය 1/3 ක් පමණ වේ. ගොඩිම් ප්‍රදේශ වලින්ද අඩ්‍යකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් කාන්තාර, විනාශ්තර වලින් යුතු වීම නිසා ජනාකිර්ණ පෙදෙසකටම ගෙයක් කඩා වැටීමේ සම්භාවිතාවය තවත් අඩුවේ. මෙත කාලීන ඉතිහාසය තුළ යම් විස්තුවක් පෘථිවීයට කඩා වැටී මිනිස් ප්‍රවීතයකට හානියක් සිදු වූ බවට ව්‍යුත්තා නොවේ.

1979 දී ටොන් 76ක් බරති ඇමරිකානු ස්කෑපිලැබෑ අභ්‍යන්තරාක මධ්‍යස්ථානය බවතිර ඔස්ට්‍රේලියාවේ ගම්මානයකට ද, 1991 දී ටොන් 19 ක් පමණ බරති රැසියානු සැල්යුරී අභ්‍යන්තරාක මධ්‍යස්ථානය ආර්ථන්ඩ්හාවට ද, 2018 දී ටොන් 8 ක් බරති වීනයේ රැසියානු අභ්‍යන්තරාක මධ්‍යස්ථානයද මෙලෙස පාලනයෙන් තොරව පෘථිවීයට කඩා වැටී ඇති බව සඳහන් කළ හැකිය.

**අම්ල මුණ්වීර
රැභුණු විශ්ව විද්‍යාලය**



ජේස්ංස් ඉවත්සර සේවා පරික්ෂක
වෛද්‍ය බිමල් ඩියෙස් මහතා

කොට්ඨා තත්ත්වය හමුවේ ශ්‍රී ලංකා සිව්ල ගුවනසේවා අධිකාරයේ ගුවන වෛද්‍ය එකකයේ මිල කළ නොහැකි දායකත්වය

වෛද්‍ය විද්‍යාව යනු වත්මන් ලෝකයේ පැවතෙන්ම කෙරෙහි සංප්‍ර බලපෑමක් ඇති කිරීමට තරම් සමත්කම් දක්වන මෙන්ම සාමාන්‍ය ජන පිටතයේ යහපැවැත්ම උදෙසා වන අතහැරුණ කොටසක් වී අවසන් ය. මිනිසාගේ මෙන්ම පොදුවේ සත්ත්ව ප්‍රජාවගේ යහ පැවත්ම, රඳුපැවැත්ම උදෙසා වෛද්‍ය විද්‍යාව වෙසේසින්ම මහෝපකාරී වේ. පසුගිය වසර ආරම්භයන් සමඟින් විනයෙන් ආරම්භ වී, තොට පූරු ව්‍යසනයක් ලෙසින් ව්‍යුහාත්ව සැම ක්ෂේත්‍රයක් වෙතම දැවැන්ත අයුරින් බලපෑමක් ව්‍යුත්ල කළ කොරෝනා වෙරෝස තත්ත්වය හමුවේ සෞඛ්‍ය අංශ කටයුතු කළ ආකාරය මෙයට ආසන්නතම සහ ප්‍රායෝගිකම උදාහරණය ලෙස සඳහන් කළ හැකිය.

කොරෝනා වෙරෝස ශ්‍රී ලංකාව තුළ ව්‍යුහාත්ව පාලනය කිරීමේදී ඉවත් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය මහෝපකාරී සේවාවක් ඉටුකළ අතර අප මෙම තීරය ඔස්සේ සාකච්ඡා කිරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ කොරෝනා වෙරෝසයේ

ව්‍යුහාත්ව පාලනය වෙනුවෙන් සිව්ල ගුවන්සේවා වෛද්‍ය එකකය ඉටුකළ කාර්යාලය, ඉවත් සේවාව කෙරෙහි වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දායකත්වය සහ ඒ වෙනුවෙන් වෛද්‍ය විද්‍යාව විකාශනය වී ඇති ආකාරය පිළිබඳවයි. මේ සඳහා ඉවත්සර අප ශ්‍රී ලංකා සිව්ල ඉවත් සේවා අධිකාරයේ ජේස්ංස් ඉවත්සර සේවා පරික්ෂක (ගගන වෛද්‍ය) වෛද්‍ය බිමල් ඩියෙස් මහතා සමග සාකච්ඡා කළ.

වෛද්‍යත්වමති අමි ප්‍රථමයෙන්ම ඉවත් වෛද්‍ය විද්‍යාව පිළිබඳව අදහසක් ලබාගනීමු

වෛද්‍ය විද්‍යාව අද වන විට නවීන විද්‍යාවේ තාක්ෂණ්‍ය උකහා ගිනිමින් උසස් වර්ධනයක් ලබාගෙන තිබෙනවා. ඒ තිසාම තමයි වෛද්‍ය විද්‍යාවට ලොට උසස් පිළිගැනීමක් ලැබේ තිබෙන්න. වෛද්‍ය විද්‍යාවත් අනෙක් ක්ෂේත්‍ර වැශේ යම් යම් ප්‍රහේද ලෙස වෙන්කර හඳුනාගන්න හැකියි. වෘත්තය වෙන් කළ හැකි වික් ප්‍රහේදයක් නැත්තම සුවිශේෂ වූ කොටසක් තමයි ගගන



වෙදුන විද්‍යාව ලෙස හඳුන්වන්වනු ලබන්නේ. සාමාන්‍ය වෙදුන විද්‍යාවේ දී කටයුතු කරනු ලබන්නේ රෝගීයෙකු සමගයි. විහිදී විම රෝගියාගේ ගාරීරක සහ මානසික ව්‍යුතුල හා වැයන්ගෙන් මුද්‍රාගෙන සාමාන්‍ය නිරෝගී පුද්ගලයෙකු ලෙස පිවත්වන්නර අවධි ප්‍රතිකාර සිදුකරනු ලබනවා. විය පාඨක ඔබ කුවරුත් තොදින් දැන්නා කරණක්. නමුත් ගෙන වෙදුන විද්‍යාවේ දී කටයුතු කරනු ලබන්නේ රෝගී තොවන සාමාන්‍ය නිරෝගී පුද්ගලයන් සමගයි. විය තමයි සාමාන්‍ය වෙදුන විද්‍යාවෙන් ගුවන් වෙදුන විද්‍යාව වෙන්කර හඳුනාගන්න හැකි පහසුම කුමය.

ගෙන වෙදුන විද්‍යාව ගුවන් සේවාවට වැදගත් වන්නේ මන්ද යන කාරණාව අප පැහැදිලි කළුවන්

අභේතෙන්ම, සාමාන්‍ය වෙදුන විද්‍යාවේ දී අප කරා කරනු ලබන්නේ මිනිසට පිවත්වන සත්‍ය කොටස් සම්බන්ධවයි. ඔවුන්ගේ ගාරීරක සහ මානසික සෞඛ්‍ය පිළිබඳව විහිදී කටයුතු කරනවා. ගුවන් වෙදුන විද්‍යාව මගින් සිදුකරන්නේ ගුවන් ගෙනනා මගින් වශේම ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය ගාරීරක සහ මානසික වශයෙන් විම ගුවන් ගමනෙහි නිරන විම සඳහා සූදානම් කරවීමයි. මෙහිදී කියන්න අවශ්‍යකයි සිවිල් ගුවන් සේවාව කියන්නේ සූරක්ෂිතතාවය ප්‍රමුඛ කරගත් ලෙව ප්‍රධානතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බව. ඒ නිසා ගුවන් සූරක්ෂිතතාවය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගෙන වෙදුන විද්‍යාව වර්ථමානය වන විට සිවිල් ගුවන් සේවාවට අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක්.

වෙදුනතුමති, මෙම වකවානුවේ කාගේත් කරාධිභාව ලක්වෙලා තියෙන කෙරෙනා වෙරෝස තත්ත්වය හමුවේ වෙදුන විද්‍යාව ඉමහත් සේවාවක් ඉටුකරම් සිටිනවා. මෙහිදී සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමනය පිළිබඳව කටයුතු කරන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය, ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය සමඟින් වික්ව මේ වෙනුවෙන් සූචිත්‍ය වැඩපිළිවලක් සකස් කළු. ඒ අනුව තමයි ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරවීමේ දී අවශ්‍ය පරදී වාරණායන් පැනවීම හෝ මුළුමතින්ම අත්සුවීම වැනි දේ කළින් කළට සිදුවෙන්.

වෙනුවෙන් නිශ්චිත වූ ප්‍රතිකාරක තොටු බැවින් මාස කිහිපයක දී ලොව පුරා සිඹු ව්‍යාප්තියකට ලක්වූනා. මෙහිදී ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයේ කොරෝනා වෙරෝස ව්‍යාප්ති පාලන වැඩසටහනට අනුගතව වික් වික් රටවල සෞඛ්‍ය අංශයන්, වෙදුනවරුන් ඇතුළු රෝහල් කාර්යමණ්ඩල දිවිපරදුවට තබමින් ක්‍රියාකළ අන්දම ප්‍රසන්සනිය සි. ඒ විගේම ජනතාව මේ වෙනුවෙන් කැපවූ ආකාරය පිළිබඳවත් අප කරා කළ යුතුමයි. මන්ද යත් විවිධ අවස්ථාවල, වෙරෝස ව්‍යාප්තියේ ඒ ඒ අවධින්ට උස්සා ඇත්තේ පිළිබඳවත් අප කාර්ය අංශ නියම කළ තත්ත්වයන්ට අනුගත වෙමින් ඔවුන් ක්‍රියාකළ නිසා තමයි ශ්‍රී ලංකාවේ කොරෝනා වෙරෝස ව්‍යාප්ති පාලනය ඉතා ඉහළ මට්ටමතින් පවත්වාගෙන්න අපට හැකිවුහෙන්. තවමත් මෙම තත්ත්වය පුරුණ වශයෙන් තුරන් ව තොමැති හෝ අප සෞඛ්‍ය අංශ උපදෙස් ඒ ආකාරයන්ම තවදුරටත් පිළිපැදිල් සහ පවත්වාගෙන යාම ඉතා වැදගත් වන බව විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතුයි.

වෙදුනතුමති, කොරෝනා වෙරෝස තත්ත්වය හමුවේ එහි ව්‍යාප්ති පාලනය වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවාව කටයුතු කළ ආකාරය පිළිබඳව සඳහන් කරමු.

මා ඉහත සඳහන් කළ පරදී කොරෝනා ලෝක ව්‍යාප්තියක් ලෙස සිඹු ව්‍යාප්තියකට ලක්වීම සහ විනි අවදානම දිනෙන් දින ඉහළ යාමත් සමඟින් ව්‍යාප්ති පාලනයේ දී ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයටත් දැවැන්ත කාර්යාලාරයක් ඉටුකරන්න වගකීම් පැවරුණු. වෙරෝස ව්‍යාප්තියට ප්‍රධානතම සාධකයක් වන මගින් ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් සේවා නව අරකට ක්‍රියාත්මක කරවීම වෙනුවෙන් මෙහිදී ඉතා ඉහළ අවධානයක් ගොමුකරන්න සිදුවූනා. මෙහිදී සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමනය පිළිබඳව කටයුතු කරන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය, ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය සමඟින් වික්ව මේ වෙනුවෙන් සූචිත්‍ය වැඩපිළිවලක් සකස් කළු. ඒ අනුව තමයි ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරවීමේ දී අවශ්‍ය පරදී වාරණායන් පැනවීම හෝ මුළුමතින්ම අත්සුවීම වැනි දේ කළින් කළට සිදුවූන්.



ඡඩ සඳහන් කරන මෙම ක්‍රියාවලිය ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයට ආදේශ කිරීම ඔබ ආයතනය විසින් සිදුකළේ කෙබඳ ආකාරයට ද? යන වගත් අමි සඳහන් කරමි.

මා ඉහත සඳහන් කළ ආකාරයට ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට සෞඛ්‍ය අංශයේ කොරෝනා වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන වැඩසටහනෙහි අන්තර්ගත කරුණු කාරණ ඇතුළත් කිරීමෙන් වගකීම පැවරැනේ ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතන වෙතයි. විෂිද්ධ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් තොරතුරු කළාපයෙහි සිදුවන සියලු ආකාරයේ ගුවන් ක්‍රියාකාරකම් පාත්‍රක්‍රීත සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් පතවා අති ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරගතිම්න් සහ ශ්‍රී ලංකා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ කොරෝනා ව්‍යාපෘති පාලන වැඩසටහනෙහි අන්තර්ගත කුමවේදයන්ට අනුගත වෙමින් සුරක්ෂිත සහ සෞඛ්‍යක්ෂිත ලෙස ගුවන්සේවා ක්‍රියාකාරකම් පවත්වාගෙන යාමේ බලය පැවරැනේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය වෙතයි.

විෂිද්ධ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය, ගුවන් ආරක්ෂාව වැනි දේ නිසි නියාමන කුමවේදයන්ට අනුකූල වෙමින් පවත්වාගැනීමේ වගකීම අප ආයතනයේ සෑ සෑ කාර්ය කෙරෙහි නිපුහතාවයෙන් යුතු අංශ වෙතින් සිදුකරන ලද අතර ගුවන්සේවාව ඔස්සේ කොරෝනා වෛරසය ශ්‍රී ලංකාව තුළට ව්‍යාපෘතිම පාලනය කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටතට වෛරසය ව්‍යාපෘතිමට අති අවස්ථාවන් වලකාලීන් සෞඛ්‍ය අංශ නිර්දේශයන් ක්‍රියාවට නැඳුවීම පිළිබඳ නියාමනය කිරීමේ හාර්ඩර වගකීමේ පැවරැනේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය ගැන වෛරසය වෙතයි.

ඡඩ ඉහත සඳහන් කරන ආකාරයෙන් පතවන ලද නියාමන කුමවේදයන් නිසි පරිදි ක්‍රියාවේ යොදවනවා ද යන්න පිළිබඳ නියාමන ආයතනය ලෙස ඔබ ආයතනය සේදුසි කිරීම් සිදුකරනවා ද?

ඉවත්සේවා මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය ගුවන් නිරෝපදිතාවය ආරක්ෂා වන පරිදි සහ සෞඛ්‍ය අංශ නිර්දේශ වලට අනුගත වෙමින් කොරෝනා වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන වැඩසටහනව අනුකූලව සිදුක්‍රීම සඳහා නියාමන මූලධර්ම හඳුන්වාදීම වගේම, විම නියාමන මූලධර්මයන් නිසි පරිදි ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ ද යන්න පිළිබඳව නිර්න්තර පිරික්සීමත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ ව්‍යුහ පාදනය ඇයත්.

අප විසින් හඳුන්වාදී ඇති කොරෝනා වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන නියාමන මූලධර්මයන් සඳහා ලෙස ක්‍රියාවේ යොදවුමින් ගුවන් මෙහෙයුම් සහ ගුවන්නොටුපොල මෙහෙයුම් සිදුකරන්නේ ද යන්න පිළිබඳවත් අප නිර්න්තරයෙන් සේදුසි කිරීම් සිදුකරනු ලබනවා.

විශේෂයෙන් මෙහිදී සඳහන් කරන්න අවශ්‍යයේ මෙරට ගුවන්නොටුපොල මෙහෙයුම් හාරව කටයුතු කරන ගුවන්නොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ජාතික ගුවන්සේවා වන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවය, මෙරටට ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරන විදේශීය ගුවන් සේවාවන්, මෙරට දේශීය ගුවන් සමාගම, ගුවන් පුහුණු පාසල් අප විසින් හඳුන්වාදුන් කොරෝනා වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන වැඩසටහනෙහි නියාමන මූලධර්මයන් ව්‍යෙශුම ක්‍රියාත්මක කරමින් කටයුතු කළ වග. ඒ නිසා ශ්‍රී ලංකාවට, ගුවන් මගින් සිස්සේ රටුලට කොරෝනා වෛරසය ව්‍යාපෘති වීම පාලනය කරන්නත් ශ්‍රී ලංකාවෙන් වෙනත් රටවල් වලට විය වහනය වීම වැළැක්වීමටත් පියවර ගෙන් අපට හැකිවුනා. විය රටක් ලෙස අප ලද සුවිශ්චී ජයග්‍රහණයක්.

කොරෝනා වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන වැඩසටහන වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය ස්ථිරව කටයුතු කළ ආකාරය පිළිබඳව සඳහන් කරනවානම්

ජාතික ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස අප ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරමින් සෞඛ්‍ය අංශ විසින් ලබාදුන් කොරෝනා වෛරස වෛරස ව්‍යාපෘති පාලන ප්‍රමිතින් ද ක්‍රියාවට නංවමින් කටයුතු කිරීම වෙනුවෙන්

අවැසි ක්‍රියාමාර්ග ගත් බව මා පෙර සඳහන් කළා. ඒ යටතේ මෙරටට මගින් යශෙන පැමිනි මගි ගුවන් යානා විශේෂයෙන් විදේශයෙන්හි රදී සිටි ශ්‍රීලංකික සිසු දරු දැරියන්, දත් මන්ඩල සාමාජිකයන්, ගුම්කයන් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීමේ රජයේ වැඩපිළිවෙළ යටතේ ක්‍රියාත්ම වූ ගුවන් ගමන් වාර සියල්ල නිසි කළමනාකරනයක් යටතේ සියල් අංශ හා එකරාණ වෙමත් කටයුතු කළා. ඒ වෙනුවෙන් නම් උපාය මාර්ග හඳුන්වා දීම වැනි දේන් සිදුකරන්න කටයුතු කළා. ඒ වගේමයි දීවි පරදුවට තබා කටයුතු කළ ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සමාගමේ වල සියල් සේවක මහන්ම මහත්මේන් වෙරෝයෙන් ආරක්ෂා කරගැනීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය පහසුකම් සපයන්න සම්බන්ධීකරන කටයුතු සිදු කරන්නත් අප කටයුතු කළා.

ඒ වගේමයි සෞඛ්‍ය අංශ නිර්දේශ මත ප්‍රත්‍යන්තර සැලසුම්ගත මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් වාර යළි ආරම්භ කිරීම වෙනුවෙන් වන රජයේ වැඩපිළිවෙළ යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සංවාරක මුහුල නියම වැඩසටහන සඳහා ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සමාගමේ සුදානම් කරවීමේ හාරුදිර වගකීම වෙනුවෙනුත් අප නියාමන තුම්බේද හඳුන්වාදෙමින් කටයුතු කළ වග සඳහන් කරන්න කැමතියි.

ඒ වගේම කොරෝනා ව්‍යාපෘති පාලනය වෙනුවෙන් හඳුන්වාදී ඇති ව්‍යුහන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නියාලෙන අපගේ සහංස්‍යන් වෙනුවෙන් කඩිනම් ලබාදෙන්නත් අප සෞඛ්‍ය අංශ සම්බන්ධ අවශ්‍ය සම්බන්ධීකරන කටයුතු සිදුකරම්න කටයුතු සම්පාදනය කරන්නත් කටයුතු කළා,

වෙද්‍යාෂ්‍යමති දැන් අඩ ගොමුවෙමු නැවතන් ගුවන් වෙද්‍ය විද්‍යා පිළිබඳව කරුණු සාකච්ඡා කරන්න, ඔබ සඳහන් කළ ගුවන් ගමනක් සඳහා මගින් සහ ගුවන් කාර්යමන්ඩලය සුදානම් කිරීම පිළිබඳව. ඒ ගුවන් ගමනකද මිනිස් සිරුරේ ක්‍රියාවලීන් වෙනස්වීමකට ලක්වන නිසාද?

ඔව්, ගුවන් ගමනක දී මිනිනිට වෙසෙනවාට වඩා වෙනසක් මිනිස් සිරුරට දැනෙනවා. පීඩනය, වාතයේ ඇති සික්ෂිතයේ ප්‍රතිගතය මෙහිම ගුරුන්වාක්‍රියාත්මක ද පොලොවේ සිරින අවස්ථාවට වඩා වෙනස් වන බැවින් ගුවන් දී මිනිස් සිරුරේ ක්‍රියාවලීය පොලොවේ සිරින අවස්ථාවට වඩා බෙහෙවින් වෙනස්වීම්වෙළට හාජනය වනවා. ඇත්තෙන්ම ගුවන් ගමනක දී ගුවන් යානාවේ වෙනමම ආකාරයක කෘතිම පරසරයක් නිර්මාණය කරනවා. ඉහත පාරසරක වෙනස්වීම් වලට උවිත අන්දමින් යනයේ ගමන් ගන්නා මගින් සහ කාර්යමන්ඩල

සාමාජිකයින්ගේ සුව පහසුව ප්‍රධාන කර ගනීමින් තමයි මේ පරිසරය නිර්මාණය කරනු බඳහින්. ඒ පාරසරක තත්වයට උවිත අන්දමින් ගුවන් මගින්, ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් සේවක සේවිකාවන් සුදානම් කිරීම තමයි ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාවේ දී සිදුවන්නේ.

ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාව සඳහාත් නියාමන ආයතන පවතිනවා ද?

ඕඟ දැන්නා පරිදි ලේකයේ සිවිල් ගුවන් සේවාව නියාමනය වන්නේ ප්‍රත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින්. ප්‍රත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ගුවන් සේවාවේ නියාමනය සිදුකිරීම සඳහා හඳුන්වා දී ඇති 12,000 ක් පමණ වන නීති සමුඛාය අතර ගුවන් වෙද්‍ය විද්‍යාව නියාමනය වෙනුවෙන් ද හඳුන්වා දුන් අනන්‍ය වූ නීතින් පවතිනවා. ඒ වගේම ලේක සෞඛ්‍ය සංවිධානයත් ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාවේ කටයුතු වෙනුවෙන් ප්‍රත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සම්ගින් අන්වැල් බැඳෙගෙන සිරිනවා. ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමන පැවරෙන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාවට අදාළ කටයුතු ද නියාමනය කරනු බඳනවා. ඒ සඳහා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයත් සමග වික්වී තමයි කටයුතු කරන්නේ.

ගුවන් වෙද්‍ය විද්‍යාවන් වෙනස විෂයක් ලෙස නැඳුරුය යුතු ද?

ප්‍රමාදයෙන්ම සිදුකරන්න අවශ්‍ය වන්නේ නීති මූලික අධ්‍යාපනය සහ උසස් අධ්‍යාපනය ලබා වෙද්‍ය වෘත්තිකයෙකු බවට පත්වීමයි. ඉන් පසුව ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාවේ අන්තර්ගත කරුණු නැඳුරුමක් සිදුකරන්න අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා නායාත්මක සහ සමාක්ෂික ප්‍රහුණුවත් ලබාගත යුතුයි. සමාක්ෂික ප්‍රහුණුව ලැබිය යුතු වන්නේ ගුවන් දී ගුවන් යානාවක සිදුවන සැබෑ තත්වය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගැනීම සඳහායි.

ගුවන් සේවාවේ සම වෘත්තියක් සඳහාම ගෙන වෙද්‍ය විද්‍යාවේ බලපෑමක් තිබේ ද?

ඇත්තෙන්ම මා ප්‍රමාදයෙනුත් සඳහන් කළා සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සුරක්ෂිතතාවය කේන්ද්‍ර කරගනිම්න කටයුතු කරන බව. මෙම සුරක්ෂිතතාවය නීති පරිදි පවත්වා ගැනීමට නම් ගුවන් සේවාවේ නිරතවන්න ගාරීරක සහ මානසික වශයෙන් යහපත් ව සිරිය යුතුයි. ගුවන් මගින් විෂ්ඩාන්තික පාර්ශ්වකරුවන් වෙන වගත් නියන්න ඕනෑම. ගුවන් සේවා ක්ෂේග්‍රායේ නිරතව සිරින සියලු දෙනා කාලනුරුස්ථීව වෙද්‍ය පැරීක්ෂණ



සඳහා භාවිත කරනු ලබනවා. ගුවන් කාර්යමෙන් සාමාජිකයින් වී ඇතර ප්‍රධානයි. ඔවුන්ගේ බලපත් නිකුත් කිරීමේ දී ත් වෛද්‍ය පරීක්ෂණයකට මුහුණ දී ඉන් සමත්වීම අත්‍යවශ්‍යයි.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගෙන වෛද්‍ය කටයුතු සිදුවන්හේ කෙසේද යන්න පිළිබඳවත් සඳහනක් කළුත්

මිච්, ආචාර්ය සිව්ලේ ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ කාර්යාලයට අනුයුත්ව ගෙන වෛද්‍ය ඒකකයක් ස්ථාපිත කර තිබෙනවා. විනි සේවය සඳහා සුදුසුකම් ලත් ගුවන් සේවා නියමන කටයුතු පිළිබඳ ප්‍රවීනත්වයක් උස්ථාන වෛද්‍යවරුන් 06 දෙනෙකුගේ සේවය අප බ්‍රාහ්මනවා. ඒ අතරම ජේජ්ඩ ගුවන් සේවා පරීක්ෂක ගෙන වෛද්‍යවරෙකු සහ සුදුසුකම් ලත් හෙද නිලධාරීන් දෙදෙනෙකත් සේවයේ යෙදි සිටිනවා. වියට අමතරව අවශ්‍යතාවයන් මත විශේෂ වෛද්‍ය වෛද්‍ය නිලධාරීවරුන්ගේ සේවයන් බ්‍රාහ්මනවා ගෙන කටයුතු කරනු ලබනවා.

මෙම ගෙන වෛද්‍ය ඒකකය මගින් ආචාර්ය සිව්ලේ ගුවන් සේවා අධිකාරීය මගින් බලපත් නිකුත් කරනු ලබන ගුවන් නියමු, ගුවන් ගමන් පාලක වැනි ව්‍යවස්ථාකයන් සඳහා අවශ්‍ය වෛද්‍ය වාර්තාවන් තක්සේරු කිරීම් සිදුකරනු ලබනවා. අප ඒකකය නිකුත් කරනු ලබන වෛද්‍ය වාර්තාව පදනම් කරගනිමින් තමයි පිරිස් බලපත් අංශය මගින් බලපත් නිකුත් කිරීම සහ ගාවාස්කාලීන කිරීම සිදුකරනු ලබන්නේ.

වියට අමතරව තවත් බොහෝ කාර්යන් ප්‍රමාණයක් ගෙන වෛද්‍ය ඒකකය මගින් සිදුකරනු ලබනවා. යම් ව්‍යවස්ථාකයෙකු සේවයට නූසුදු පරිදි මානසිකව සහ ගාර්ටිකව සිටිනම් ඔහු හේ ඇයට යෝගයා යොදා ඇතිවා.

ලබාගෙන නිසි මාවතට ගෙන ව්‍යුමර අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකිරීම, සිව්ලේ ගුවන් සේවා කාර්මාන්තයේ ගෙන වෛද්‍ය වෛද්‍යවර අභාස නියමන කටයුතු සිදුකිරීම, ගුවන් කාර්යමෙන් සහ ගුවන් සේවක සේවිකාවන් දැනුවත් කිරීම, ගුවන් මගින් හරහා බෝවන රෝග ගුවන්තොටුපොල හරහා මෙරටට ඇතුළු වීම සහ මෙරේන් පිටවීම වැලැක්වීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කිරීම වැනි කරනු වී ඇතර ප්‍රධාන තැනක් ගනු ලබනවා.

වෛද්‍යනුමති, ගුවන්සර පාධකයන් බිජුතරය පාසැල් සිඹු දරු දැරියන්, ඔවුන් අතරින් පිරිස් තමයි අනාගත ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට එක්වන්නේ. ඔවුන්ට තමන්ගේ අනාගත මාවත සකසා ගැනීමට ගුවන් වෛද්‍ය වෛද්‍යව දෙසින් යම් උපදෙස්ක් ලබා දෙනවානම්.

සාමාන්‍ය පිවිතයේ දී යහපත් දිව්‍ය පැවැත්මක් සඳහා හොඳ සෞඛ්‍ය පුරුදු කුඩා කළ සිටම පවත්වා ගැනීම ඉතා වැදගත්. විතුළුන් නිරෝගීමත් පුද්ගලයෙකු සමාජයට බිජුතෙන් විමෙන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ව්‍යවස්ථාකයෙකු වීමත්ට වැදගත්. විශේෂයෙන්ම ගැරුණේ උසට සර්ථක බරක් පවත්වා ගැනීම, තීඩා කටයුතු වල නිරත වීම, නිවැරදි අනාර රාජාවක් පවත්වා ගැනීම යහපත් දිව්‍ය පැවැත්මකට වැදගත්. මේ කාරණා දුවේ පුත් ඔබ කුඩා කළ පාසැල් වියේ සිටම පුරුදු ප්‍රහුණු කරගැනීම යෝගයි. විය ගුවන් සේවාවට පිවිසෙන්නට සිතින මෙහි ඔබට වී සඳහා වැදගත් වනවා සේම සුවදායී ගාර්ටික සහ මානසික දුවිපෙවෙනක් ගෙවන්නට් ඔබට අනාගතයේ දී වැදගත් වේවි.

නිලන්ක තෙන්නකේස්

ගුවන් කාර්යමෙන් සඳහා ජාතක්තර වශයෙන් පිළිගත් වෛද්‍ය සහ තික්කයක් හඳුන්වා දුන් අවස්ථාවට විශ්වා ගෙන වෛද්‍ය ඒකකයේ සාර්ය මත්ත්වා





ඇවන්සේවාවේ නුදුවූ පැතිකඩි
සොයා යන රැකම්ය වාරිකාව

ඇවන් සැරස්

කම කෙනෙකුද දිනකම කටක 6.30 ට

ජාතික රැකවාහිනිය ලිස්සේ විකාශනාය වේ.

ඇවන් සැරස් - ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඇවන්සේවා අධිකාරයේ ඉදිරිපත් කිරීමකි.



කාලීන වශයෙන් ඉතා වැදගත් ක්ෂේෂුයක් වන ඇවන් සේවාව පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකිය ජනතාව අතරට දැනුම සහ අවබෝධය ගෙන යාමේ අරමුණින් රැකවාහිනී මාධ්‍ය ඔස්සේ විකාශනාය වන විකම රැකවාහිනී වැඩසටහන ලෙස වැජැණින ඇවන් සැරස් සැදුනා දායකත්වය සපයන්නේ මුදලට න්‍යා තිය සමාජ අධ්‍යාපන සන්කාරයකට දායකත්වය දැක්වීමේ අනිප්‍රායෙනි.

ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය ක්ෂේෂුයේ ප්‍රමුඛය ලෙස රැඳී සිටීම්න් ජනතාවගේ කාලීන මූල්‍ය අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් නිබුද්‍යම කටයුතු කිරීමට රාජ්‍ය රැකවරණය ද සමගින් ලංකා බිංකුව පෙරට පැමිණා ඇත්තේ නමඟිල් මූල්‍ය කළමනාකරණ ව්‍යුහයක අවශ්‍යතාවය ඉහළීන්ම සමාජයට දැනෙන කාල වකවානුවකදීය.

තවත් දිග කළක් ඇවන් සේවාවේ නුදුවූ පැතිකඩි ජනතාවට ව්‍යවර කරමින්, ඇවන් සේවා ක්ෂේෂුය පිළිබඳව දැනුම සහ අවබෝධය දෙනා දෙමින් වැජැණින්හර ඇවන් සැරස් රැකවාහිනී වැඩසටහනට ගැනීය දෙරෙක් ලැබේවායි ලංකා බිංකුව වෙනුවෙන් මෙලෙස සුනාඹිංහනා වික් කරමි.

ප්‍රියාල් සිල්වා
නියෝජ්‍ය මහා කළමනාකාර (විකුණුම් හා හැකිරිවීම්), ලංකා බිංකුව



කාලීන වශයෙන් ඉතා වැදගත් ක්ෂේෂුයක් වන ඇවන් සේවාව පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකිය ජනතාව අතරට දැනුම සහ අවබෝධය ගෙන යාමේ අරමුණින් රැකවාහිනී මාධ්‍ය ඔස්සේ විකාශනාය වන විකම රැකවාහිනී වැඩසටහන වන ඇවන් සැරස් සැදුනා අනුග්‍රාහක දායකත්වය සපයමින් වික් වීමට හැකි වීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා ඉන්ප්‍ර්‍රවරන්ස් වෙනුවෙන් සනුවට පත් වෙමි.

වර්තමානය වන විට රැක්‍රම් ක්ෂේෂුයේ අවශ්‍යතාවය ඉහළීන්ම සමාජයට දැනෙන යුගයක ශ්‍රී ලංකා රැක්‍රම් ක්ෂේෂුයේ ප්‍රමුඛය ලෙස රැඳී සිටීම්න් ජනතාවගේ කාලීන රැක්‍රම් අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් නිබුද්‍යම කටයුතු කිරීමට රාජ්‍ය රැකවරණය ද සමගින් ශ්‍රී ලංකා ඉන්ප්‍ර්‍රවරන්ස් පෙරට පැමිණා ඇතේ.

ඇවන් සේවා ක්ෂේෂුය පිළිබඳව දැනුම සහ අවබෝධය ශ්‍රී ලංකික ජනතාව අතරට ගෙන යුතු කටයුතු කරන ඇවන් සැරස් තිෂ්ප්‍රාදක කණ්ඩායමට මාගේ කෘතවේදිත්වය පළ කරන අතර තවත් විරුත් කාලයක් ජනතාව අතර වැජැණින්හර ඇවන් සැරස් රැකවාහිනී වැඩසටහනට හැකිවේවායි ශ්‍රී ලංකා ඉන්ප්‍ර්‍රවරන්ස් වෙනුවෙන් මෙලෙස සුනාඹිංහනා වික් කරමි.

නාමල් ඒ සිල්වා
නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන අධිකාරී/අමෙවී අංශ ප්‍රධාන, ශ්‍රී ලංකා ඉන්ප්‍ර්‍රවරන්ස්



කොට්ඨා රෝග වසංගතය හමුවේ අන් ක්ෂේෂුයන් මෙහෙම යම් පසුබඩකට ලක්ව ඇති අධ්‍යාපන ක්ෂේෂුය නව පණක් ලබා දෙමින් ජනතාවගෙන් මදක් උරස්ව පවතීන ඉවන් සේවාව වැනි ක්ෂේෂුයක් මාර්ගත තාක්ෂණයන් දුරුවන් වෙත සම්ප කරුම්වල සිවිල් ඉවන් සේවා අධිකාරය ගන්නා වැයමට අගයක් වික් ධිරීම වෙනුවෙන් ජාතික සන්නිවේදන ජාලයේ ප්‍රමුඛය ලෙස අප සහයෝගීතා අත්වැල සපයන්නෙමු.

වත්මන් කොට්ඨා තත්ත්වය සමඟින් ගෘහස්ථ සහ ජංගම සන්නිවේදන ජාලයේ ප්‍රමුඛය ලෙස අනාගත පරපුරේ මාර්ගත අධ්‍යාපනික අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් ප්‍රශ්නස්ථ රුසක් ගනිමින් මේ අවධියේ කටයුතු කරන ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් මෙම අධ්‍යාපන සත්කාරය වෙනුවෙන් මෙලෙස සුනාඹිංහල වික් කරමු.

මලින් සෙනෙවිරත්න

සමූහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී (ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල්)



ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමුඛතම සන්නිවේදන ජාලය වන ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් ඉවන් සේවා ක්ෂේෂුය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන විකම රුපවාහිනී වැඩසටහන සමඟින් අත්වැල් බැඳුගන්නට අවස්ථාව හිමි කර දීම පිළිබඳව සතුතට පත් වන අතර වෘත්ත වැඩසටහන ඉදිරිපත් කරන බැහැ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඉවන් සේවා අධිකාරය වෙත ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් ආයතනය වෙනුවෙන් කැඳවීදින්වය පළ කරන්නෙමු.

වත්මන් කොට්ඨා තත්ත්වය සමඟින් ගෘහස්ථ සන්නිවේදන ජාලයේ ප්‍රමුඛය ලෙස අනාගත පරපුරේ මාර්ගත අධ්‍යාපනික අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් ප්‍රශ්නස්ථ රුසක් ගනිමින් මෙම අවධියේ කටයුතු කරන ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් රටේ අනාගත පරපුරට තරමක් උරස්ව පවතීන ක්ෂේෂුයක් වන ඉවත් සේවාව පිළිබඳව ජාතික රුපවාහිනී ඕස්සේ රුපමය මාධ්‍යයෙන් දැනුවත් කරන්නට අත්වැල් බැඳු ගනු ලැබුවේ මුදලට විනා ගිය අධ්‍යාපනික සත්කාරයකට ප්‍රශ්න ලබා දෙන අදහසින් බව මා මේ මොහොතේ සිහිපත් කරමි.

තවත් බොහෝ කාලයක් ඉවන් සේවාව පිළිබඳව දැනුම රුපමය මාධ්‍යයෙන් බෙදා දෙන්නට ඉවත් සැරසර රුපවාහිනී වැඩසටහනට අවකාශ ලැබේවායි ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් වෙනුවෙන් සුනාඹිංහල වික් කරමි.

කිත්ත පෙරේරා

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී (වෙළිකොම්)



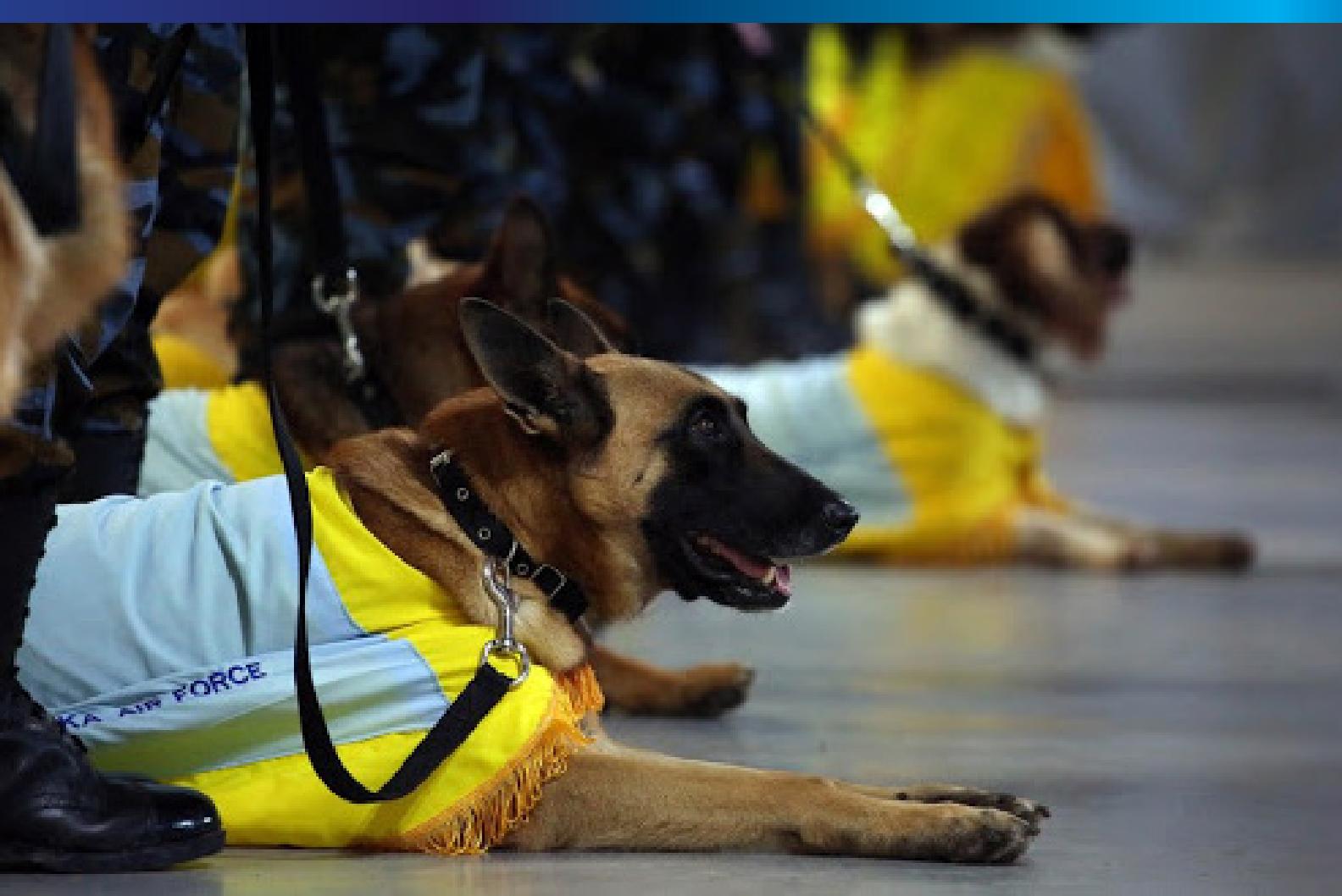
රාජ්‍ය රුකුවරණය සමඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රමුඛතම ජාතික සන්නිවේදන ජාලය ලෙස ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් ඉවත් සේවාවේ නුදුටු පැටිකඩ සොයා යන රුපමය වාර්කාව වන ඉවත් සැරසර සඳහා අනුග්‍රාහක දායකත්වය සපයන්නේ ඉවත් සේවා ක්ෂේෂුය පිළිබඳ දැනුම්න් සන්නද්ධ අනාගත පරපුරක් බිජි වීමේ අවශ්‍යතාවය මනාව හඳුනාගෙන තිබිම නිසාවෙති.

වත්මන් කොට්ඨා රෝග වසංගත තත්ත්වය හමුවේ ජාතික සන්නිවේදන ජාලය සවිමත්ව සහ මානව හිතවාදී අන්දමින් පවත්වාගෙන යමින් ක්ෂේෂුයේ පෙරශමන්කරු ලෙසින් කටයුතු කරන ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් ඉවත් සේවාව පෙරශමන්කරු ලාංඡිය ජනතාව අතර ඉමහත් ජනාදාරයට පාතු වී ඇති කාල වකවානුවකි.

රුප මාධ්‍යයෙන් ඉවත් සේවාව පිළිබඳව විකාශනය වන විකම රුපවාහිනී වැඩසටහන වන ඉවත් සැරසර හරහා සමාජයට ලබා දෙන දැනුම තවත් බොහෝ කාලයක් ලබා දෙන්නට නැඩි වේවායි ශ්‍රී ලංකා වෙළිකොම් මොඩ්ටොල් වෙනුවෙන් මාගේ සුනාඹිංහල පළ කර සිටිමි.

ඡ්‍යෙන කෙනරත්න

ප්‍රධාන අලෙවී නිලධාරී (මොඩ්ටොල්)



ගුවන්තොටුපොල රකින ගුවන කුනඩයේ

ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ගෙන ඇති පියවර රාජීයකි. ගුවන්තොටුපොල භාවිතා කරන මගින්, ගුවන්යානා, ගුවන් භාණ්ඩ මෙන්ම කාර්යමණ්ඩලයේ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් මෙම පියවර ගෙන ඇත්තේ විවිධ කුමෝපායන් ඔස්සේ ය. ආරක්ෂක නිලධාරීන් විසින් සිදුකරන ගොතික පරක්ෂාවන්, ස්කෑන් යන්තු යොදාගැනීම්හි සිදුකරන පරක්ෂාවන් බහුල වශයෙන් ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම උදෙසා යොදාගන්නා අතර ගුවන් සුනඩ ඒකකයේ සුනඩයේ ද මෙහිදී සුවිශේෂ වූ මෙහෙවරක් ඉටුකරම්හි ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම වෙනුවෙන් දායකත්වය සපයම්හි සිටී.

70 දැකගයේ මෙරට ඇතිවූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් වර්ධනයත් සමගින් ගුවන් ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් හඳුන්වා දී ඇති ගුවන් ආරක්ෂක ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරමින් ගුවන්තොටුපොල කටයුතු නිරුපදිතව පවත්වාගෙන යාමේ අරමුණ පෙරදැරිව ශ්‍රී ලංකා

ගුවන් හමුදාවේ කටුනායක ඔත්ස්බාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන් හමුදා කඩවුර කේන්ද් කර 1972 වසරේ දී අරමින කරන ලද ගුවන් සුනඩ බලකාය වර්ධනය වන විට ගුවන්තොටුපොල හරහා සංස්කරණය වෘත්තා අවස්ථාවක් පවතින පුපුරුන ද්‍රව්‍ය සහ මත්ද්ව්‍ය සෙවීමේ සේදිසි මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම, පුහු ගුවන් ගමන් සඳහා ආරක්ෂාව සැපයීම වැනි විශාල ව්‍යුහපායක් ආවරණය වන පරිදී සේවාවක් සපයමින් සිටී.

ගුවන් සුනඩ අංශය සඳහා සුනඩයන් බඳවා ගැනීමේ දී දේශීය සහ විදේශීය වශයෙන් සුනඩයන් තේරා ගැනීම සිදුකරන අතර ඒ අතරින් ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂාව සඳහා යොදාවා ඇති සුනඩයන් විදේශීය වශයෙන් ආනයනය කරනු ලැබුවේ වෙති. ආරක්ෂක කටයුතු වෙනුවෙන් විශේෂ පුහුණුව ලත් සුනඩ ප්‍රධීධ අනුසාරයෙන් බිජිවන මෙම ආනයනික සුනඩයන් තම පරම්පරාගත ජාත්‍යමය හැකියාව සහිතව ඉවසීම, දුරාගැනීමේ හැකියාව, බුද්ධීය, කීකරු බව වැනි ලක්ෂණ



පුදුණු කරන ලද අය වෙති. සාමාන්‍යයෙන් උපතේ පටන් මාස 06 සිට වසරක කාලයක් දක්වා වන සුනඩ පැටවුන් ගුවන් සුනඩ අංශය සඳහා ඇතුළත් කරගන්නා අතර ඔවුන් සියලු දෙනා තුමානුකුල සැලසුම්ගත මූලික පුහුණු කිරීමකට ඉහ් අනතුරුව යොමුකෙරේ.

සාමාන්‍යයෙන් මෙම සුනඩයෙකු මාස 03 ක පමණ කාලයක දී තම මූලික පුහුණුව සාර්ථකව නිමා කරනු ලබන අතර සුනඩ පැබේද සහ ඔවුන්ගේ හැකියාව මත එම කාලය සුළු වශයෙන් වෙනස් විය හැකිය. පුහුණු කාලයේ දී ඔවුන්ගේ හැකියාව මතාව අධ්‍යායනය කර යොදුවිය හැකි සේවා විෂය පරිය තීරණය කරනු ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් සුනඩ අංශයේ සුනඩයන් පුහුණුව වෙනුවෙන් ප්‍රේහනත්වයක් ලබා ඇති පුහුණු උපදේශකවරුන් විසිනි. ඒ අතර සංම සුනඩයෙකු හට ම භාරකාරීත්වය උසුලන නිලධාරයෙකු පත්කොට ඇත්තේ සුනඩයාගේ ආරක්ෂාව සඳහා මෙන්ම ඔහු සේවය සඳහා වඩාත් යෝගය ලෙස මානසිකව සහ ගාර්ටකව සුදානම් කරවීම වෙනුවෙනි. පුහුණු උපදේශකවරුන්ගේ අධික්ෂණය මත සුනඩයාට ඇවැසි මෙන්ම අනන්‍ය වූ විෂය පරියක් ඔස්සේ පුහුණු අවස්ථාවන් කමින් කළට බඩාදෙනුනට කටයුතු කරනු ලබන්නේ ඔවුන්ගේ යෝගතාවය අඛණ්ඩව පවත්වා ඇතිම සහ සේවයේ ප්‍රවීනත්වය බඩාදීම වෙනුවෙනි.

මෙම සුනඩයන් රැකබලා ගැනීම සුවිශේෂ වූ කාරනාවකි. ඉහතින් සඳහන් කළ වසරක් පමණ වැයසැති සුනඩ පැටවෙකු ශ්‍රී ලංකා මුදලින් රැඡියල් මිශ්‍යන 02 ක් පමණ වට්හාකමකින් යුත්ත වන අතර පුහුණුව ලැබේමෙන් පසු ඔවුනට මූල්‍ය වට්හාකමක් තක්සේරු කළ නොහැකි ය. ව්‍යබැවින් ඔවුන්ගේ මානසික සහ ගාර්ටක සෞඛ්‍ය පිළිබඳව නිරන්තර අවදානය යොමුකිරීමට කටයුතු කර ඇති අතර දෙශීක ගාර්ටක ව්‍යාපාර, ත්‍රියාකාරකම් මෙන්ම ගාර්ට පවතුනා වැඩසටහන් ඒ අතරට වික්කරනු ලබයි. විමෙන්ම පැහැවෙදා නිලධාරීන්ගේ නිරන්තර අධික්ෂණය යටතේ මෙම සුනඩයන් ජිවත් වන්නේ ඔවුනොවුන් වෙනුවෙන්ම ඉදිවා පහසුකම් සහිත නිවෙස් තුළය. මෙම කටයුතු වෙනුවෙන් පැහැවෙදා කාර්යමන්ඩාලයක් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන් හමුදා කළවුරෙනි සේවයේ නියුතුව සිටින අතර සුනඩයන්ගේ සියලු සෞඛ්‍ය අවශ්‍යතාවයන් සඳහා වම නිලධාරීන් කැපවී සිටිති. විමෙන්ම වැඩිදුර ප්‍රතිකාර අවැසි රෝගී තත්ත්වයකට යම් හෙයකින් සුනඩයෙකු මුහුණු දුන් අවස්ථාවක දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ සත්ව රෝගල් අංශය වෙත යොමුකිරීමට කටයුතු කරනු ලබයි.

වීමෙන්ම නිරෝගී දිවිපැවැත්මක් උදෙසා ආහාරපාන බඩාදීමේ දී ඉතා සැලකිලුම් වන අතර මතා සෞඛ්‍ය සම්පන්න ගුවන් සුනඩ කන්ඩායමක් පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් නිරදේශීත ආහාරපාන පමණක්ම බඩාදීමට කෙරෙහි ද ඉහළ අවදායක් යොමුකර ඇත.

සේවා මුර තුමය යටතේ මෙම පුහුණුව ලත් ගුවන් සුනඩයන් ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක සේවීසි මෙහෙයුම් සහ මත්ද්ව්‍ය හෝ පුපුරුන ද්‍රව්‍ය පරක්ෂා කිරීමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදවනු ලබන්නේ හසුරුවන්නකුගේ (Dog Handler) හාරකාරීත්වය යටතේ ය.

සාමාන්‍යයෙන් වැඩුනු නිරෝගී සුනඩයෙකු වසර 08 ක පමණ කාලයක් ගුවන් සුනඩ අංශය යටතේ ගුවන්තොටුපොල රාජකාරීවල නිරත වන අතර ඇතැම් සුනඩයන් වසර 10 ක පමණ දිගු සේවා කාලයක් තම රාජකාරීය ඉටුකිරීමට තරම් යෝගය වෙති. සේවයෙන් විනුම ගන්වන සුනඩයන් තම දිවිය නිමා කරන තෙක්ම විනුම සුවයෙන් කළේ ගුවන්නේ ද ගුවන් හමුදා ගුවන් සුනඩ අංශය යටතේ ය. විහිදී ඔවුන් ගාර්ටක සහ මානසික වශයෙන් සෞඛ්‍ය සම්පන්නව රැකබලා ගැනීමට විම අංශය හාර නිලධාරීන් නිබදවම කටයුතු කරති.

ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම, මත්ද්ව්‍ය, පුපුරුන ද්‍රව්‍ය ගුවන් මගින් හෝ ගුවන් හාන්ඩ් ලෙස මෙරටින් වෙනත් රටවලට ප්‍රවාහනය කිරීම මෙන්ම වෙනත් රටවලින් ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් මාර්ග ඔස්සේ ව්‍යාපාර ද්‍රව්‍ය අනුලත්වීම වැලැක්වීම වෙනුවෙන් ගුවන් සුනඩ අංශයේ පුහුණුව ලත් සුනඩයා බඩාදෙනුයේ අම්ල වූ දායකත්වයකි.





කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක තත්ත්වය තවදුරටත් තහවුරු කරමින් 20 දෙනෙකුගේන් යුත් ප්‍රහුණුව ලත් සුනඩ කත්ඩායමක් ආරක්ෂක පිරික්සුම් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා නිල වශයෙන් යෙදුවීම පසුගිය ලා සිදුවිය.

ගුවන් භාණ්ඩ ලෙස සහ මැතින් විසින් රැගෙන යන ගමන්මල් වල රහස්‍යගත ලෙස රැගෙන යා හැකි ප්‍රපුරණ ද්‍රව්‍ය සහ මත්ද්‍රව්‍ය, පහසුවෙන් හඳුනාගතහැකි වන පරදී විශේෂ හැකියාව ලත් මෙම සුනඩින්, අන්තරායකර සූජාධ පාලන මංධිලය විසින් සත්‍ය නියැදි යොදාගතිමින් ද පවත්වන ලද ප්‍රායෝගික පරක්ෂණයකට සාර්ථකව මුහුණු දුන් අතර එවැන්නක් සිදුවුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වරට වීම ද විශේෂත්වකි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක තත්ත්වය තවදුරටත් ඉහළ නැංවීමේ අරමුණින්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් සුනඩ බලකාය තවදුරටත් ගෙක්කීමත් කිරීමට සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ ජාතික සමුළුවේ දී ගත් තීරණයට අනුව මෙම විශේෂ වරිගයේ සුනඩයන් 20 දෙනා වීම බලකායට මෙයට මාස කිහිපයකට පෙර එක්ස්ට්‍රි අතර ඒ සඳහා රැඡියල් මිලියන 22 ක් වූ මුළු සහාය බ්‍රායිමට කටයුතු කළේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය විසිනි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් හඳුන්වාදී ඇති ගුවන් ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් වන රෙගුලසින් නිසි පරදී ක්‍රියාවේ යෙදුවීම අතින් ශ්‍රී ලංකාව ක්‍රියාවේ වශයෙන් නිර්හැරුණු ඉදිරියෙන්ම සිටීමින් කටයුතු කරනු ලබන අතර වීම තත්ත්වය තවදුරටත් ඉහළ නැංවීම වෙනුවෙන් මෙම සුනඩ අංශයේ දායකත්වය වඩාත් ප්‍රක්ෂේප ලෙස සැපයීම සඳහා අවසි සියලු පහසුකම් සම්පාදනය කරමින් වඩාත් කාර්යක්ෂම සේවාවක් බ්‍රායිම සඳහා වීම අවස්ථාවේ කළවුරු අනාදෙන නිලධාරිවරා ඉමහත් සේවාවක් ඉවුකරමින් සිටී.

කත්ඩායමක් ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක පිරික්සුම් මෙහෙයුම් සඳහා යෙදුවීම අරමුණා විය.

මෙම සුනඩ කත්ඩායම ආරක්ෂක පිරික්සුම් මෙහෙයුම් සඳහා අවසි ප්‍රහුණු කටයුතු නිමතිරාමෙන් පසු ගුවන්තොටුපොල වෙත හඳුන්වාදීමේ සහ නිලවශයෙන් ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක රාජකාරී සඳහා අනුශ්‍රාක්ත කිරීමේ අවස්ථාව පසුගිය ලා කටුනායක ගුවන් හමුදා කළවුරේ දී පැවති අතර එම අවස්ථාවට ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සහාපති විශාලික මේපර් ජනරාල් ජී.ඩී. වන්දිසිරි මහතා ද සහනාගි විය.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන් හමුදා කළවුරෙහි ගුවන් සුනඩ අංශය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් හමුදාපති මාර්ඡල් සුදුරුණ පතිරණ මහතාගේ උපදෙස් සහ අධික්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අතර කළවුරු අනාදෙන නිලධාරිවරා ලෙස කටයුතු කරනු ලබන්නේ ගුවන් කොම්බුරු දිල්ඡාන් වාසගේ මහතාය. ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම වෙනුවෙන් ගුවන් සුනඩ අංශයේ දායකත්වය වඩාත් ප්‍රක්ෂේප ලෙස සැපයීම සඳහා අවසි සියලු පහසුකම් සම්පාදනය කරමින් වඩාත් කාර්යක්ෂම සේවාවක් බ්‍රායිම සඳහා වීම අවස්ථාවේ කළවුරු අනාදෙන නිලධාරිවරා ඉමහත් සේවාවක් ඉවුකරමින් සිටී.

තොරතුරු සොයාගිය ගුවන්සර අපට පැණුවෙදුන නිලධාරි වින්ගේ කමාන්ඩර් තන්දෙන සුම්හසින මහතා සහ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන් හමුදා කළවුරෙහි ගුවන් සුනඩ අංශයේ නිලධාරින් දැක්වූ සහයෝගය කෘත්වීම් සිහිපත් කරමු.

නිලන්ත තෙන්නකේන්





RECONNECTING THE WORLD



THE ICAO HIGH-LEVEL CONFERENCE ON COVID-19



කොට්ඨා අනියෝගය හමුවේ ගුවන්සේවා සූපුරුදු රදුමයට ගෙන තුවට ත්‍යාචනතර කිව්ල ගුවන්සේවා සංවිධානයෙන් වැඩිහිටිවෙළක

කොට්ඨා තත්ත්වය හමුවේ යම් පසුබෑමකට ලක්ව ඇති ගුවන්සේවා කර්මාන්තය යම් සූපුරුදු රද්දීමයට ගෙන්ම වෙනුවෙන් ප්‍රාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය සුවිශ්චේ මෙහෙවරක නිරතව සිටී. ඒ වෙනුවෙන් ග්‍යාන් පියවර සැම සාමාජික රටකටම ක්‍රියාවර නැංවිය භැංකි පරිදි නමුදිගිල් මෙන්ම මානව හිතවාදී ලෙස ක්‍රියාවර නැංවිය භැංකි වට්ටිවක් සකස්කර දීම ද විම වැඩිපිළිවෙළ තුළ අන්තර්ගත විම විකාශෝ සම්මුතියේ අරමුණු සාක්ෂාත් කරවන්නයි.

ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය සහ ආරක්ෂාව පෙරවු කරගතිමින් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ආරක්ෂා කරගතිමින් විහි නියාලෙන්නන්ගේ සුරක්ෂිත බව ද තහවුරු කර සේවාලාභීන් වෙනුවෙන් හිතකර, සුවිපහසු ගුවන්සේවා ක්ෂේෂුයක් ගෝලීය වශයෙන් දායාද කිරීම වෙනුවෙන් පහසුකම් සැපයීම උදෙසා Facilitation නමින් විෂය පථයක් ගුවන්සේවා නියාලනයට වික්කර ඇත්තේ මෙම කටයුතු තවදුරටත් කාර්යක්ෂම කිරීම වෙනුවෙනි.

විහි අවශ්‍යතාවය සහ කාලීන වැදගත්කම සළකා ප්‍රාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ප්‍රමුඛ කරගතිමින් කොට්ඨා තත්ත්වය

හමුවේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය කුම්කව යටු තත්ත්වයට පත්කිරීම වෙනුවෙන් පහසුකම් සැපයීය භැංකි ආකාරය පිළිබඳව සිය සාමාජික රටකට සමග සාකච්ඡා කිරීමේ අරමුණින් High-Level Conference on COVID-19 (HLCC 2021) නමින් විශේෂ ඉහළපෙළේ සමුළුවක් මාර්ගගත තාක්ෂණය (Online) ඔස්සේ සංවිධානය කරන ලදී.

සාමාජික රටක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයයේ නියාලනය වෙනුවෙන් හඳුන්වා දී ඇති ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කර සුරක්ෂිත ගුවන් අවශ්‍යකයක් දායාද කිරීම වෙනුවෙන් නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරන අතර පහසුකම් සැපයීම වෙනුවෙන් හඳුන්වාදුන් Facility අංශය මේ වන විට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ විෂය පථයට වික්කරමින් සුරක්ෂිත මෙන්ම ආරක්ෂිත ගුවන්සේවා කර්මාන්තයක් අත්කරදීම වෙනුවෙන් කටයුතු කරමින් සිටී.

2021 ඔක්තෝබර් 12 සිර 22 දින දක්වා HLCC 2021 සමුළුව පැවතීම් අතර ඒ වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකාව නියෝගතාව කළ නියෝගීත කණ්ඩායම සිවිල් ගුවන්සේවා අධික්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කිහිපාන්

ගෝමිය අධ්‍යීක්ෂණ මහතාගේ මූලිකත්වයෙන් සහභාගි විය. ශ්‍රී ලංකාව සාමාජික රටක් ලෙස මෙම ව්‍යසන තත්ත්වය හමුවේ කටයුතු කරන ආකාරය, ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදේශ්‍යත ඉදිරි වැඩපිළිවෙළ සකස්කිරීම සහ විනි සියලු සම්බන්ධීකාරන කටයුතු හාරව, අතිරේක අධිකාරීන් ජනරාල් ඒ.ඩී. ජයකාන්ත මහතාගේ මගපෙන්වීම මත පෙන්ත්ත සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂක නිරෝශ් ගුණවර්ධන මහතා කටයුතු කළ අතර ඒ සම්බන්ධ ඉදිරි කටයුතු ද ඒ මහතා වෙත හාරව ඇත.

පවතින කොට්ඨා තත්ත්වය හමුවේ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය යම් කුම්කව ස්ථිර තත්ත්වයට පත්කළ හැකි ආකාරය පිළිබඳව මෙතිදී ඉහළ අවදානයක් යොමුවූ අතර රටවල් 123 කට අයන් සාමාජික රටවල නියෝජිත කණ්ඩායම් ඔස්සේ 1,000 කට අධික නියෝජිතයන් පිරිසක් මාරුගැන තාක්ෂණය ඕස්සේ මෙම සම්බවට වික්වීම විශේෂත්වයකි. ඒ අතරට රටවල් 50 ක් නියෝජනය කරමින් ගුවන්සේවා විෂය හාර අමාත්‍යවරුන් ද සහභාගි වීම බොහෝ තීන්දු තීරණ ගැනීමේ දී මහත් පහසුවක් විය. වීමෙන්ම ගුවන්සේවා පාර්ශවකාර ආයතන 38 ක නියෝජිතයන් ද සහභාගි වූ මෙම සම්බවේ දී සුරක්ෂිතතාවය තහවුරු කරමින් විධිමත් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයක් ලොවට දායාද කිරීම වෙනුවෙන් පහසුකම් සැපයිය හැකි විවිධ පරාසයන් යටතේ කරුණු කාරණා 200 කට අධික ප්‍රමාණයක් ගුවන්සේවාවේ අනාගත අනිවෘද්ධිය වෙනුවෙන් සාකච්ඡාවට ගන්නා මද අතර විම වැඩපිළිවෙළ ඉදිරියට ක්‍රියාත්මක වෙයි.

එම් අතරට මෙම ඉහළ පෙළේ සම්බව වෙනුවෙන් සහභාගි වූ ගුවන්සේවා අමාත්‍යවරුන් විසින් කරුණු 14 කින් ගුණ ප්‍රකාශයක් (Ministers Declarations) ද ගොනු කිරීම විහි ගමන් මගට ආණ්ඩාදයක් බඳු විය.

මෙව සියලු සාමාජික රටවල් සඳහා පිළිගත හැකි පොදු තුම්බෙදයක් සකස් කිරීම, කොට්ඨා තත්ත්වය හමුවේ ගුවන් ගමන් සෞඛ්‍ය ආරක්ෂිත බව පෙන්වා දෙමින් ජනතාව අතර විස්වසනීය බව තහවුරු කිරීම, වින්නත්කරනයට යොමුවූ මගින්ම මෙහේම තවදුරටත් ඒ වෙනුවෙන් යොමුනොවූ මගින් වෙනුවෙන් ද ගුවන් ගමන් සඳහා වැඩපිළිවෙළක් සකස් කිරීම, ගුවන්සේවාවට සුරක්ෂිත අනාගතයක් උදාකරණීම වෙනුවෙන් උද්දැගව ඇති තත්ත්වය හමුවේ මූල්‍ය සහන අත්කරීම, අනාගතයේ වෙන් ව්‍යසනකාරී තත්ත්වයක් යම් හෙයින් ඇතිවුවහොත් ඒ වෙනුවෙන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තකරුවන් සූභ්‍යනම් කරවීම වැනි කරුණු පිළිබඳව මෙම සම්බවේදී ඉහළ අවදානයක් යොමුවිය.



සිවනා - රුවනි ගංගා බංසායක
සිවිල් ගුවන්සේවා නිලධාරී



සංචාරකයන් ජැවත්ම 100,000 සීමාව පෙළූවයි

ජනවාරි මස සිට සංචාරකයන් සඳහා විවෘත වේමත් සමඟීන් මෙරටට පැමිනි විදෙස් සංචාරකයන් ගේ ප්‍රමාණය 100,000 සීමාව දෙසැම්බර් මස ආරම්භය සමඟීන් පසුකළා. එය සංඛ්‍යාත්මකව 101,872 ක් වූ අතර ඉකුත් තොටෝම්බර් මස දී පමණක් පැමිනි මගින් සංඛ්‍යාත්මකව 41,177 ක් විය. ඒ අතර ඉන්දියානු සංචාරකයන් 13,368 ක් විම ද විශේෂත්වයකි.

ගුරෝපිය රටවලින් සංචාරකයන් පැමිනිමේ වර්ධනයක් මේ වන විට අන්කරගෙන ඇති අතර ප්‍රමුඛපෙළේ ගුරෝපිය ගුවන් සමාගම කිහිපයක් මේ වන විට කොළඹට සැපු ගුවන් ගමන් ඇරඹීමත් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය යලි රැසියාව හා ගුරෝපිය වෙත සැපු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමත් සමඟීන් 2021 වසර අවසන් වන විට 180,000 ඉක්මව සංචාරකයන් පිරිසක් මෙරටට පැමිණෙනු ඇතැයි සංචාරක අංශ අපේක්ෂා කරයි.



— පුත්‍ර ටොටල බල්ලේරියානු ගුවන් ස්ථානක වන්තාලට

බල්ලේරියානු ගුවන් සේවයක් වන Gulliv Air පළමු වරට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත පැමිතියා.

මගින් 101 සහ කාර්යමන්ඩලය සාමාජිකයන් සමඟීන් පැමිනි වියාර්බස් A 330-200 යානාව පිළිගැනීම වෙනුවෙන් ගුවන්තොටුපළ නිලධාරීන් විසින් වැඩසටහනක් ද සංචාරකය කර තිබුණි.

Gulliv Air ගුවන් සේවය මැයි 1 දී ගුරෝපිය සංචාරකයන් ඉලක්ක කරගනීමින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් වාර ත්‍රියාන්තක කිරීමට සුදානම්න් සිටී.



US-Bangla Airlines to begin Dhaka-Colombo flights from January

නව වසරේ ප්‍රාග්ධනීය බංගලාදේශ ගුවන් ස්ථානක කොළඹට එන්න සුදානම්න්



2022 වසර ආරම්භයන් සමඟ මෙම ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම සඳහා සුදානම් වන ගුවන් සේවය ඒ වෙනුවෙන් නව බොෂ්ංඡ B737-800 යානා ද මිලදී ගෙන ඇත. විම යානා වල ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන 08 ක් සහ පිරිමැසුම්ලායි පන්තියේ ආසන 158 ක් වන පරිදි වරකට මගින් 164 ක් සඳහා ආසන පහසුකම් පවතී.

US BANGALA ගුවන් සේවය සතුව ATR 72-600, Boeing 737-800 මෙන්ම De Havilland Dash 8-400 ද ඇතුළත් ව යානා 16 ක සංචාරකයක් පවතී.

බංගලාදේශ ප්‍රදේශීලික ගුවන් සේවයක් වන US BANGALA වරට බිකා සිට කොළඹ දක්වා නිශ්චිත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට සුදානම්න් සිටී.

A 350 පිනතාර් ගැටළුව ආලුපන වල ගුණාත්මක බව නිසා සිදුවුවක් බව එයාබෝ තවසයි

වියාර්ධක් A 350 ගානාවක ගුවන් බලෙහි හමුව පළුදුවීමක් හේතුවෙන් කඩාර් ගුවන් සේවය පර්ක්සා කිරීමක්න් පසු තම 53 කින් යුතු A 350 ගානා අනුයේ ගානා 20 ක් තාවකාලිකව මෙහෙයුම් වලින් ඉවත් කර ගාල් කර තබන්නට කටයුතු කළ.

ඒම අතර මෙම සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් වියාර්ධක් සඳහන් කර ඇත්තේ මෙම තත්ත්වය හමුවේ කිසිදු යුතු පර්ක්සා කිරීමක්න් ගුවන් ගානාවේ සුරක්ෂිතතාවයට බාධාවක් විශ්ලේෂණය දී ගානාව බව තමන් තහවුරු කරන බවත් මෙම ගැටළුව තීන්ත ආලේපනයේ දී හාඛිත කළ රසායනිකයන්ගේ ගුණාත්මක බවෙත් වෙනසක් හේතුවෙන් හටගත් සිදුවීමක් පමනක් බවත් ය.

කෙසේවෙතත් මෙම ගානා මාදුලියේ ආරම්භක මෙහෙයුම්කරු වූ එන්නේ වියාර් සමාගම ද තම ගානා කිහිපයක පිහ්තාරව පිළිබඳව ගැටළු පවතින බව මෙයට පෙර සඳහන් කර තිබින.



වරින් 400 කට ගමන්ගත භැකි යානාවක් ගැනුම්කරුවන් නොවැනිව ඇත්තාග

රැසියාවේ ඉලුම්න් ගුවන් ගානා තීග්පාදන සමාගම විසින් මෙයින් වසර ගනනාවකට පෙර හඳුන්වාදීමට සැලසුම් කළ IL-96-400M මාදුලි ගානාව මෙතෙක් කිසිදු ගැනුම්කරුවෙකු ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් තීග්පාදන අංගනයේ ම පසෙක ලා තිබෙන ඇයුරු දැකිය හැකිය.

බෝයිං සමාගම B 767 මාදුලිය හඳුන්වා දුන් අසුව දැනු යෙදී එයට තරගකාරීන්වයක් බ්‍ලාඩේමින් රැසියාව 1988 දී හඳුන්වා දුන් IL-96 ගානාවට නවතාවයන් වික්කර මෙයින් 400 කට පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි පරිදි මෙම නව IL-96-400M ගානා මාදුලිය හඳුන්වා දීමට සැලසුම් කළේ 2018 දී ය.

වික් වින්පිමක 38,360 lbs ක පවතෙන් යුතු මෙය වින්පින් හතරක ආධාරයෙන් පවසම්පන්න වන මෙම ගානාවට කිලෝමීටර 8,750 ක් අඩුවේව පියාසර කළ හැකි මෙය වික් මගි ආසන පද්ධතියක් යටතේ තීග්පාදන කටයුතු නිමිත්ම 2017 වසරේ දී විටරට මුදුලින් බිමියන 3.6 ක් මුළු ආධාර පවා වෙන්කර තිබිණා.

ගානාවේ බොහෝ විකලස් කිරීම පවා අවසන්ව තිබුන ද මෙතෙක් කිසිදු ගැනුම් කරුවෙකු ඉදිරිපත් නොවීම නිසා පළමු පර්යේෂණ වාර්තාවට පවා ගොමු නොකර ඉදිරි සුලු විකලස් කිරීම පවා අන්සේටුව තීග්පාදන අංගනයේ පසෙක තබා ඇත්තේ කොට්ඨාසි තත්ත්වයේ ද බලපෑම නිසා බව තීග්පාදන සමාගම පවසා තිබින.

අඩ් 13,000 ක ඉහළ අභයේ සිටු ප්‍රංශ ජාතිකයෙකු තම වාශනාව ඇතින් කියි

අඩ් 13,175 ක (මිටර් 4,016 ක) ඉහළ අභයේ බැලුනයක් මත සිටීමින්, තමන් මෙයින් වසර දෙකකට පෙර තැබූ වාර්තාවක් ඇත්තේ කරන්නට ප්‍රංශ ජාතික Remi Ouvrard සමත්වී තිබෙනවා.

මෙයින් පෙර දී මිටර් 1,275 ක් ඉහළ අභයේ දී පියාසර කරන උණුසුම් වායු බැලුනයක මුදුනේ තනිවම සිටීමින් ඔහු විසින් ම පිහිටුව තිබූ වාර්තාව ඒ අනුව නව වාර්තාවක් බවට පත්වුනා.

බලතිර ප්‍රංශයේ පැවති උණුසුම් වායු බැලුන සංදුරුණුයක් අතරතුර දී මෙම හඩන්කම දක්වන්නට Remi Ouvrard සමත්වී තිබෙනවා.





අධිවේෂී ඉත්ත්වනෙට සොයා ප්‍රේ ලංකාව Elon Musk සමග සාකච්ඡා

දැනට බ්‍රාස්ලෝ අන්තර්පාල සේවා පහසුකම් අනිහාව ගිය සේවාවක් බ්‍රාස්ලෝ නැකි නව සඩුදානා සොයා විදුලි සංදේශ නියාමන ආයතනය සුපුකට SpaceX සමාගම සමගින් මූලික වටයේ සාකච්ඡා ආරම්භ කළා.

Elon Musk ගේ මගපෙන්වීම මත ක්‍රියාත්මක වන SpaceX සමාගම අන්තර්පාල සඩුදානා සපයන සමාගමක් ලෙස ප්‍රසිද්ධීයට පත්ව ඇති අතරම මැත කාලයේ අනුවත්කාරිය වෙත මිනින්දෝ රැගෙන යාමේ ව්‍යාපෘතියක් හරහා ලෝකයේම අවබ්‍රාහා දිනා ගත්තේ ය.

SpaceX සතු Starlink සමාගම දිස්කේ මෙම වන්දිකා තාක්ෂණය හා සඩුදී අන්තර්පාල සේවා ක්‍රියාත්මක කරන ආයතනය පවතින අතර මෙම මස ආරම්භයේදී ඔවුන් සිය ව්‍යාපාර කටයුතු ඉත්දියාවේ ද ආරම්භ කළේ ය.



අකුවට වියැඳුන දැවැන්තයා

මෙතෙක් ලොව නිපදවූ දැවැන්තම මගි ප්‍රවාහන යානාව වන වියාර්ඩස් A 380 යානා 07 ක් කොටස් බවට පත්කිරීමට කටයුතු කර තිබෙනවා.

ඉතා අඩු භාවිතයකින් පසුව විශාල ගැන්වූ යානා බොහෝමයක් නුවුරේ දී කොටස් කිරීම සඳහා යොමු කිරීමට සූදානම්න් පවතින බවද ජාත්‍යන්තර මාධ්‍ය ව්‍යාපාර කළා.

මෙම කොටස් කළ යානා 07 අතරට සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය නාවිතා කළ යානා 05 ක් සහ ප්‍රමාණ සහ එම්රේටස් ගුවන් සමාගම් නාවිතා කළ යානා 02 ක් ද අභුලත් ය.

ව්‍යුත්පනයේ ගුවන් සේවය වෙනුවෙන් අවසන් ඇදියරේ නිපදවෙමින් පවතින යානා තුනක් මෙහෙයුම් සඳහා නිකුත් කිරීමෙන් පසු මෙම මාදිලියේ යානා නිපදවීම අන්සේවුම්ට වියාර්ඩස් සමාගම තීරණය කර ඇති.



ඩිලිජීන යානාවක දැන් උපනක, කාස්යෙන්ඩ්ලයේ නම් කොටස් එකක් දැන්වාට නම නැඩ්නට මට කටයුතු කළයි.

පුසුගිය දා පිළිපින ගුවන් සේවයට අයත් වියාර්ඩස් A 330 යානාවක් දේශී සිට විටට මැතිලා බලා පිළාසර කරමින් සිටිය දී විනි සිටි ගැඩිනි කාන්තාවක් දුරුවෙකු පුසුත කළා.

මෙම අවස්ථාවේ මනා පුහුණුව ලත් ගුවන් සේවිකාවන් තත්වය මනාව පාලනය කරමින් දරු පුසුගිය සඳහා මටට අවසිංහා පහසුකම් සපයන්නට කටයුතු කර තිබුනා.

විම ගමන සඳහා සේවය කළ කාර්යමන්ඩලයේ දෙශෙනෙකුම සුදුකම් ලත් හෙද නිලධාරීනියන් ලෙස සහතික බ්‍රාස්ලෝ නිඩ්ම ද විශේෂන්වයකි.

කෙසේවෙතන් තම දරු පුසුගිය වෙනුවෙන් උපකාර කළ ගුවන් සේවිකාවන් හට ගෞරවයක් ලෙස ඔවුන්ගේ නම් වල කොටස් වික්කර Scarlett Ann ලෙස අල්ත උපන් සිංහි දියුණියට නම් තබන්නට මට කටයුතු කර තිබුනා.

මෙම අවස්ථාවේ යානාවේ මගින් 320 දෙනෙකු සහ කාර්යමන්ඩලය යැදි සිටි බව පිළිපින ගුවන් සේවය නිවේදනය කර තිබුනා.



ඇලුව ටොරා A -340 යානාවක් ඇත්තාකවිකාශේ

HiFly ගුවන් සේවයේ වියාර්බස් A340-300 යානාවක් ඇත්තාක්ටිකා මහද්වීපය වෙත ගුවන් ගමනක් ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා. ඇත්තාක්ටිකාවේ ක්‍රියාත්මක පර්යේෂණාගාරයේ පර්යේෂකයන් තුවමාරුවකට සහ උපාංග ඇතුළු අත්‍යවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහනය කිරීම වෙනුවෙන් මෙම ගුවන් ගමන ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

දකුණු අප්‍රිකාවේ කේප්පෝවන් සිර ක්‍රියාත්මක වූ මෙම ගුවන් ගමන සඳහා ටොන් 90 ක ඉත්දුන රැගෙන යන්නට කපිතාන් Carlos Mirpuri ප්‍රමුඛ ගුවන් කාර්යමත්වීලයට සිදුවූයේ ගමනාන්තයේ ඉත්දුන පහසුකම් පවා නොප්‍රවතින හෙයිනි. මෙම යානාවට ටොන් 275 ක බරක් දුර පියාසර කිරීමට හැකි පවත්ත් පවතින ලෙස බලගන්වා තිබේම ගමනට රුකුලක් වූ බව කපිතාන් Carlos තම රාජකාරිය සාර්ථකව නිමැවෙමෙන් පසු ප්‍රකාශ කළේ ය.

ගමනාන්තයේ ගුවන් ගමන් පාලන සන්නිවේදන සඩුතා නොවූ නමුත් VHF සඩුතා සහිතව වික් නිලධාරිවරයුතු පමනක් විය. යානාව ඔහුට සැතපුම් 180 ක් ප්‍රාග්‍රැම් ගමනාන්තය හා සඩුතා පවත්වන්ට නොහැකි වීම ගමනෙහි දුෂ්කරතාවය පෙන්වීමට කඳීම නිදසුනයි.

අවසානයේ මෙහෙයුම සාර්ථක කරමින් සැතපුම් 2,500 ක් ගෙවා පැය 05 කට පසු මිටර් 3,000 ක් දිගැති නිමෙන් වැසුණු ධාවන පරියට මගින් 23 ක් රැගත් HiFly ගුවන් සේවයේ වියාර්බස් A 340 (9H-SOL) යානාව ගොඩබස්වීම නියමුවන් සමත් විය.

වියාර්බස් A 340 යානාවක් ඇත්තාක්ටිකා මහද්වීපයට ගුවන් ගමනක් ක්‍රියාත්මක කළ පලමු අවස්ථාව මෙය ලෙස සටහන් විය.



කැනෙක්සියානු ගුවන් භූම්දාව මුදුහාන්ටීම් මෙෂ්‍යුව් වල

පසුගිය දිනවල කැනඩාවේ පවතින අයහපත් කාලගුණීක තත්වය හේතුවෙන් සිර්ලී සිර් මිනිසුන් හා සන්වයින් මුදුවාගනීම සඳහා කැනෙක්සියානු ගුවන් භූම්දාව විශේෂ ක්‍රියාත්මකයක් ආරමින කළේ ය.

මුළු සතු හෙල්කොපේර යානා ගොදාවාගනීමේ මිනිසුන් 311 ක්, සුනඩයන් 26 ක් මෙන්ම ප්‍රසන් ඇතුළු සතුන් පිරිසක් ද මුදුවා ගන්නට සමත්වී තිබිණා.



සොල්ට මිලියන 120 ක F-35 යානාවක් සොයා බාහ්‍රකීය නාවිකයේ ක්විදෙනී

රාජකීය නාවික හමුදාව අයත් ප්‍රහාරක යානා රැගත් ව්‍යුලිසබෙන් රැඹින නොකාවෙන් මෙහෙයුම් රාජකාර සඳහා පිටත් වූ F-35 යානාවක් අනතුරට ලක්ව ගැහුරු මුහුදේ අතරදත් විනා.

අනතුරට සම්ගාමීව නියමුවා ස්වයංක්‍රීයව යානාවෙන් ඉවත්ව යම් නොකාව වෙත පැමිණා ඇත්තේ කිසිදු අනතුරකින් තොරව ය.

ව්‍යුලිසබෙන් රැඹින නොකා ඉතිහාසයේ මෙවැනි අනතුරක් සිදුව ඇත්තේ පලමු වතාවට බව සඳහන් වන අතර අනතුරට හේතු සොයා විමර්ශන කටයුතු මේවන විට ආරමින කර තිබෙන බව වාර්තා විනා.





සති 20 ක් තුළ නව යානා 22 ක් එකටේයි

2022 මාර්තු මස අවසන් වන විට සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය නව යානා 22 ක් ලබාගැනීමට සැලසුම් කර ඇති බව සඳහන් වේ.

මෙම යානා 22 න් 15 ක් සඡප්වම සිංගප්පූරු ගුවන් සේවයටත්, ඉතිරි යානා 07 වියට අනුබද්ධීතව ක්‍රියාත්මක වන ස්කොට් සමාගමත් අතර දෙදු යනු ඇත.

මෙම යානා අතරට A-321 neo යානා 05 ක්, A-350 යානා 02 ක්, B-737max යානා 08 ක්, B-787-8 යානා 02 ක් සහ B-787-9 යානා 05 ක් ඇතුළත් ය.



ඩ්‍රිනාන්ස ගුවන් සේවය පළමු විට ප්‍රතිස්ථානීය ඉත්දාන භාවිත කැයි.

ඩ්‍රිනාන්ස ගුවන් සේවය ඉතිනාසයේ පළමු වරට ප්‍රතිස්ථානීය ඉත්දාන භාවිත කරමින් ගුවන් ගමනක් ක්‍රියාත්මක කළා.

කොට්ඨාස තත්ත්වය හමුවේ දින 600 කට පමණ පසු විංගලන්ග ගුවන් මගින් හට ඇමරිකාවට පිවිසීමේ දොරටු විවෘත වීමට සම්බාධිත නිවියෝර්ක් වෙත ක්‍රියාත්මක කළ පළමු ගුවන් ගමන සඳහා යොදාගැනී වියාර්බස් A 350-1000 යානාවට අන්තර්ගත කර තිබූ ප්‍රතිස්ථානීය ඉත්දාන ප්‍රමාණය ප්‍රතිශතයක් ලෙස 35% ක්.

මෙම ඉත්දාන නිපදවීමට භාවිතයෙන් ඉවත් කළ ව්‍යුවල් තෙල් යොදාගෙන තිබේම ද විශේෂත්වයකි.

සාපේක්ෂව ගත් කළ වියාර්බස් A 350 යානාවේ 50% ක පමණ ඉත්දාන කාරුයක්මතාවයක් පවතින අතර ප්‍රතිස්ථානීය ඉත්දාන ද භාවිත කිරීමේ සේවය ප්‍රතිස්ථාපනය ඇති අවම මට්ටමක පවත්වා ගෙන්නට ගැකිවූ බව තිශ්පාදකයේ පවසයි.

ගුවන්සේවාව ඔස්සේ පරිසරයට මුදාහැරෙන ආහාරකර වායුන් 2050 වසර වන විට ඉතා පහළ අගයකට ගෙන ඒමේ සැලසුම් මේ වන විට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.



ලොව ඇතුළ ව්‍යාහාරික ජ්‍යෙෂ්ඨ ආසන තිම් යානාව

වාතිජ ඉවන් ගමන් සඳහා භාවිත කරන අඩුම ව්‍යාහාරික පන්තියේ ආසන හිමි යානාව බවට නයිත්‍රියාවේ අස්මන් ගුවන් සේවය පත්ව තිබෙනවා.

වරිපත් අත්තන්තික් ගුවන් සේවය භාවිත කළ වියාර්බස් A 340 යානාවක් ලබාගත් අස්මන් ගුවන් සේවය විම යානාවේ ව්‍යාහාරික පන්තියේ ආසන ප්‍රමාණය 02 ක් බවට පත්කිරීමට කටයුතු කර තිබුනා.

නයිත්‍රියාවේ පුද්ගලික ගුවන් සේවයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අස්මන් ගුවන් සේවය සතු යානා ප්‍රමාණය 06 ක් වන අතර ඒ අතරන් යානා 05 ක් බෝඩිං B 737 වේ.



නාක්ජනික ගැබලුවක් නිසා පළමු A 220 ගත ගද්‍ය ගොඩබස්සේලකින් තිබෙයි.

ප්‍රංශ ගුවන් සේවය තම පළමු A 220 යානාව යොදාගෙන සිදුකළ මෙගල වාතින් ගුවන් ගමන ගුවන්ගත කර මද වේලාවකින් හඳුනී ගොඩබස්සේලකින් නිම කරන්නට කටයුතු කළා.

ල් යානාවේ ඇතිවූ (Squawk 7700) තාක්ෂණික දේශයක් හේතුවෙන් බව ගුවන් සේවය නිවේදනය කර තිබුනා.

පසුගිය සැප්තැම්බර් මාසයේ මෙම යානාව ප්‍රංශ ගුවන් සමාගම ලබාගත් අතර පළමු ගමන් වාරුය සඳහා දේශ ගමනාන්තයක් තෝරාගෙන තිබුනා.

ප්‍රංශ ගුවන් සේවය ඇනවුම් කළ දෙවන A 220 යානාව තවත් නොබේ දිනෙකින් ලබාගැනීමට තියෙන අතර විම මාදුලියෙන් ඇනවුම් කළ යානා ප්‍රමාණය 52 කි.



යොමාලා භ්‍රුදාව ගද්‍යනානොයි යානාවකට ගිනිනබයි

අනවසරයෙන් තම දේශ සීමාවට ඇතුළු වූ හඳුනා නොගත් ගල්ග්ස්ටීම් ව්‍යාපාරක පෙරේ යානාවක් ගොඩබස්සේලීමෙන් පසු නිනි තබා විනාශ කිරීමට විරට ආරක්ෂක අංශ කටයුතු කර තිබුනා.

වම යානාවේ කොක්ස් ඇතුළු තවත් මත්දුව්‍ය කිලෝ 100 කට අධික ප්‍රමාණයක් තිබීම මෙයට හේතුව බව සඳහන් කර තිබිණා.

2021 වසර තුළ මෙටැනි හඳුනා නොගත් යානා 16 ක් මෙලෙස පැමිණී බව විම ප්‍රවත් වාර්තාව තවදුරටත් සඳහන් කරයි.

නව ආරක්ෂක ඇවර්කාවට දොරගුණ විච් වේයි

විකම අවස්ථාවේ සමගාමී බාවන පට වලින් වියාර්බස් A 350-1000 යානා දෙකක් ගුවන්ගත කළ වර්ෂීන් අත්ලන්තික් සහ බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සමාගම් දින 600 කට පසු බ්‍රිතාන්‍ය මගින් නට ඇමරිකානු දොරගුණ විවර කළේ ය.





ජාතික ආරච්චයට කටියක වෙළින මතහල ගුවන්තොටුපොළ හරහා ජයටම කිදුවන නාවික කාර්යාලය තුවමාරුව

මාවත්‍යාගේ යහු පැවතීම වෙනුවෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රේමාන්තය දැක්වන්නේ අනුපමේය සේවයයි. විධිමත් ප්‍රවාහන ජාලයක් නොවන්නට සමස්ථ ප්‍රජාවටම තම පිටත ගමන් මග සුපුරුදු රද්ධීමයෙන් පවත්වාගෙන යන්නට නොහැකි වනු ඇත. ලේඛක වාතිප ප්‍රවාහන ජාලය සැලකීමේ දී ඉහළතම දායකත්වය සපයන්ගේ නාවික ප්‍රවාහනය යි. ගොඩබෑම් ප්‍රවාහනය ද අපට මෙහිදී අමතක කළ නොහැක්කේ විය නොවන්නට ප්‍රජාව අතරට මෙම භාණ්ඩ ව්‍යාපෘති නොවන බැවිති. වීමෙන්ම මෙතක දී සීං වර්ධනයකට ලක්ව ඇති ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අවස්ථා තුළු අවශ්‍යතාව වෙනුවෙන් දැක්වන්නා වූ අනුපමේය දායකත්වය නිසාවෙති.

ලේඛක ආරච්චයට පිටත ලබාදීම වෙනුවෙන් සැපයුම් පද්ධතිය සට්‍රීමත් කිරීමට නිඛදවම දායකත්වය සපයන්නේ නාවික ප්‍රවාහනය අංශයයි. ජාත්‍යන්තර නාවික කටයුතු සඳහා වන සංවිධානය (IMO) විසින් ප්‍රකාශිත දත්ත වාර්තාවන්ට අනුව 2018 වසරේ දී ලේඛක ආරච්චය ස්විඛල ගැන්වීම වෙනුවෙන් නාවික ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය දැක්වා ඇති දායකත්වය ප්‍රතිශතාත්මකව ගත්කළ 90% කි. වීමෙන්ම දැක්වන සිනෑම වේලාවක මෙට්‍රික් ටොන් බිලියන 11 ක් වෙළඳ නාවික ප්‍රවාහනය ඔස්සේ ලොව කිනම් හෝ සම්පූර්ණ පැහැදිලික ප්‍රවාහනය කරමින් සිටී.



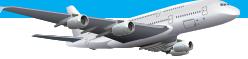
ලොව නාවික ප්‍රවාහනය සැලකීමේ දී 2018 වසර අවසන් වන විට ලියාපදිංචිව තිබූ වෙළඳ ප්‍රවාහන තොකා ප්‍රමාණය 53,000 ක් ඉක්මවන බව සඳහන් වන අතර විය සාමාන්‍ය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන තොකා 16,945 ක්, තොග වශයෙන් හාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සිදුකරන තොකා 11 562 ක්, බොරතොල් ප්‍රවාහන තොකා 7,444 ක්, රාසායනික ඉව්‍ය ප්‍රවාහන තොකා 5,734 ක් සහ කන්ටේනර් යොදා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සිදුකරන තොකා 5,152 ක් ලෙස සටහන් විය. විමෙන්ම මගි ප්‍රවාහන තොකා 4,812 ක් ද ප්‍රවතින බව විම සංඛ්‍යාලේඛනා පෙන්වා දී ඇත. විහෙන් වාතින් නාවික ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සිඹු පිබිඳුමකට ලක්ව වාතින් තොකා ඇතිය 100,000 සීමාවට මෙම වසර වන විට පැමිහෙනු ඇති බව ද පුරෝකරනය කර තිබේ.

කිසිදු ගැටුවකන් තොරව ආර්ථික සමාජයේ කටයුතු පවත්වාගෙන යාම පසුපස නාවික ප්‍රවාහනය ක්‍රියාත්මක වන බවට පිටත සිට අප නිරික්ෂණය කළ ද, වසරක පමණ කළක සිට ව්‍යසනයක් ලෙසින් ක්‍රියාත්මක වන කොට්ඨාසි වසංගත තත්ත්වය හමුවේ විහි ක්‍රියාකාරීත්වයට අපමන බාධා පැමින ඇත. ඒ අතර ප්‍රධානතම කරනුය වන්නේ වෙළඳ නාවික කර්මාන්තයේ නියුතෙන විවිධ සේරුර නියෝජනය කරන කාර්යමන්ඩලයේ සුහාසාධන කටයුතු අඛණ්ඩව ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කරගතිමින් පවත්වාගෙන යාමයි.

ජාත්‍යන්තර නාවික ප්‍රවාහන නියාමන කුම්වේදයන්ට අනුකූලව නාවික කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයෙකු අඛණ්ඩව සේවයේ නිරත කළ හැකි කාල පරාසයක් ඇත. ඔහුගේ ගාරීරක සොඩ හා මානසික තත්ත්වය තොදුන් පවත්වාගෙන යාම සහ නිවෙසේ තම ආදර්ශියන්ගෙන් වෙන්ව දීර්ඝ කාලයක් සේවය කිරීම තිසා ඇතිවය හැකි මානසික ව්‍යුහාවයන් මගහරවමින් විම සේවකයා කාර්යක්ෂමව ඉදිරි

මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගැනීම මෙම නීති හඳුන්වාදීම ඔස්සේ අපේක්ෂා කරයි. සාමාන්‍යයෙන් ලෝක කමිකරු සංවිධානය සහ වෙළඳ නාවික නියාමන කටයුතු සම්බන්ධව කටයුතු කරන ජාත්‍යන්තර ආයතන වික්ව තොකා කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයෙකුට අඛණ්ඩව සේවයේ යොදා හැකි කාලපරාසයක් හඳුන්වා දී ඇත. විය සේවකයාගේ සේවා ව්‍යපසරිය අනුව තීරණය වන අතර මාස 06 සිට 10 ක කාලයක් උපරිම ලෙස සේවකයෙකුට අඛණ්ඩව තොකාවක සේවය කළ හැකි පරිදි මෙම නීති සකක් කර ඇත්තේ සේවක සුහාසාධනය ද සැලකීලාබද ගනිමිනි. පසුව ඉදිරි දෙමුකක පමණ කාලය සඳහා සේවයෙන් නිදහස් කොට ගොඩිබුමෙනි දී විවේක ගැන්වීමක් සඳහා යොමුකිරීමට කටයුතු නිරීම උදෙසා විම තොකාවේ කළමන්තාකාරීත්වය උක්ත නීතින් අනුව බැඳු සිටී. කෙසේවෙතන් යම් යම් සේවා අවශ්‍යතා පදනම් යම් කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයෙකු අඛණ්ඩව විවේක ගැන්වීමක් සඳහා ගොඩිබුමට යොමු තොකාව සේවයේ යොදාවිය හැක්කේ මාස 18 ක් පමණි.

කොට්ඨාසි ව්‍යුහාවේ ලොව පුරා සිදුවීම් සමඟින් ගුවන් ප්‍රවාහනය අඩාල විම හේතුවෙන් සැපයුම් අඩාල විය. ව්‍යුහාවේන් විගෙක් ගුවන් හාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ඔස්සේ සිදුවූ ඇතැම් ප්‍රවාහන කටයුතු ද වාතින් නාවික ප්‍රවාහනය මත රාලා ප්‍රවතින්හර විය. නාවික ප්‍රවාහන කටයුතු මේ නීත්‍යන්මක කාලපරාසයේ දී අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව අතිශය වැදගත් කටයුත්තක් විය. විහිදී කොට්ඨාසි ව්‍යුහාවේ පාලනය වෙනුවෙන් සොඩ අංශ නිර්දේශයන් ද පදනම් කරගතිමන් කාර්යමන්ඩල තුවමාරුවීම් සිදුකරන්හර ගුවන් ප්‍රවාහනය සුදුසුම සහ ඉහළතම කාර්යක්ෂමතාවයෙන් හෙඳ මාධ්‍ය බවට හඳුනා ගන්නා ලදී.



පවතින කොට්ඨාසී තත්ත්වය හමුවේ, ඉහත පරිදි
සේවා කාල පරාසයන් තුළ සිට ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්
ආරක්ෂා කර වෙළඳ නාට්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු
ක්‍රියාත්මක කිරීමට තොයෙකුන් බාධා පැමිතියේ ය.
ප්‍රධාන වශයෙන්ම සෞඛ්‍ය අංශ මගින් පැහැවූ කොට්ඨාසී
ව්‍යාපෘති පාලන වැඩපිළිවෙළට අනුගත වෙමින් රටවල්
තම දේශ සීමා වසා දැමීම මෙම තත්ත්වය බලපෑවේ
ය. ප්‍රධාන වශයෙන් තොංකොං, සිංගප්පූරුව සහ
ඉන්දියානය හරහා එතෙක් සිදුවූ සියලු ආකාරයේ
නාට්‍ය කාර්යමන්වල තුවමාරු කිරීම් අත්සිවූ අතර ඒ
හේතුවෙන් ජාත්‍යන්තර නාට්‍ය කාර්යමන්වල අඛණ්ඩව
සේවයේ යෙද්වීම වෙනුවෙන් සකස් වූ නිශිත් ප්‍රචාර වෙනස්
කරමින් සේවයේ යෙදිය භාෂි කාල පරාසය තවත් මාස
ගනනාවකින් දීර්ඝ කිරීමට ජාත්‍යන්තර වෙළඳ නාට්‍ය
ක්‍රියාමන ආයතන අකමැත්තෙන් වුවත් කටයුතු කළේ ය.

කොට්ඨාසි වත්ත්සන්ග උපරිමයට පැමිණු තිබූ 2020 වසරේ මාර්තු සිට අගෝස්තු දක්වා වූ කාල පරාසය වෙළඳ නාවික කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයන් හර දැක්වා දුෂ්කරතා මධ්‍යයේ ගෙවා දැමීමට සිද්ධිවන්හේ සේවයෙන් විවේක ගෙන තම ආදරනීයයන් දැක්බලාගත්හට අවස්ථාව නොලැබූ හෙයිනි. අධික මානසික පීඩනය භා මානසික එකාගුත්තාවය බිඳී ගාම හේතුවෙන් කාර්යක්ෂමව වෙළඳ නාවික කටයුතු සිදුකිරීමට එම සියේ බාධා පැමිහෙනු ඇතැයි ද මතයක් පළවේය. දත්ත වාර්තාවන්ට අනුව 500,000 ක පමණ වෙළඳ නාවික කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයන් පිරිසක් විනම් සමස්ථ පිරිසෙන් 50% ක් මෙලෙස සිරුම් සේවයේ තිරත වූ අතර වීම පිරිසට ආදේශ කිරීමට විවැතිම පිරිසක් නිවස්වල සිට රැකියාවට ගොමුවීමේ අපේක්ෂාවෙන් බලා සිටියේය. පසුගිය අගෝස්තු මස වන විට අනිවාර්ය වශයෙන්ම විවේක ගැන්වීම් සඳහා ගොමුකිරීමට නියමිතව නාවික කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයන් ප්‍රමාණය 150,000 දැක්මැවේය.

දෙවන ලෝක යුද සමයේ දී වෙළඳ නාට්‍ය ප්‍රවාහන ජාලය මෙතරම් ප්‍රචලිතව ව්‍යාප්ත නොවී තිබුන එ, මෙවැනිම තත්ත්වයක් යටතේ සේවයේ නිරත්වීමට ව්‍යක සේවකයන් හර ද සිදුවූ බව ඉතිහාසගත වාර්තා පෙන්වා දෙයි. මේ ගෙවීයන කාල සමය ඉන් පසු මෙවැනි තත්ත්වයක් උරුණත්ව පළමු අවස්ථාව යි.

උද්දගතව තිබූ තත්ත්වයෙන් කරුමාන්තරයේ ජීවනාලිය
ඩිඩු කාර්යාලයෙන් බිඟය අපහසුතාවයකින් තොරව
මුහුගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කරන්නට
ජාත්‍යන්තර කමිකරු සංවේධනය (IWO) සමූහීන් විස්ට්ව

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) එළෙනුවෙන් දේශ සීමා විවෘත කිරීමේ හැකියාව සොයා බලුමිය. ව්‍යෝගීතා මූල්‍ය ප්‍රවාහනය ඔස්සේ භාවිත කාර්යමන්ත්‍රිත තුළ ගුවමාරුවට අදාළවත් ප්‍රවේශනයක් ලබාගත හැකි ද යන්න පිළිබඳව ද ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) සම්මිත් ද සාකච්ඡා කළේ ය.

ව්‍යුත් ප්‍රවීපලයක් ලෙස වෙළඳ නාවික කාර්යමන්ත්‍රිබල තුවමාරුව නිසි කුමවේදයක් යටතේ ලොව පුරා තෝරාගත් ස්ථානයන් කේත්ද කරගතිමත් සිදුකරන්නට කටයුතු සම්පාදනය වූ අතර මෙම මෙහෙයුමේ දී ලේඛ සිතියමේ තුශේග්ලිය පිහිටීම පදනම් කරගතිමත් ශ්‍රී ලංකාවට අත්වන්නේ ස්ථානයකි.

දිනකට ශ්‍රී ලංකාවට අයන් මුහුදු කලාපය භාවිත කරමින් අප දෙස බලමින් වෙනත් රටවලින් පහසුකම් බොගේමට ගමන් කරන විශාල වෙළඳ මෝකා ප්‍රමානය අපට නොපෙනෙන දහ තිබානයකි. මෙම ප්‍රමානයෙන් යම් ප්‍රතිශතයක් ශ්‍රී ලංකාවෙන් සිය දේවා පහසුකම් සපයාගානීමට කටයුතු කළ ද විය තවත් ඉහළ නංවා ගැනීමට හැකි නම් විය ජාතික ආර්ථිකයට නවෝත්පාදන ආර්ථික ගක්තියකි. සෑපු සහ වතු ලෙස රැකියා බිජිකල හැකි නොපෙනෙන ක්ෂේෂුරයකි. ඒ සඳහා කොළඹ, ගාල්ල, හම්බන්තොට සහ ත්‍රිකුණාමලය ලෙස කදිම තෝතැනි තිර්මාණය වී ඇත.

ඉහත සඳහන් කළ පිහිටීමේ වරිනාකම නිසාම, සහ විශේෂ නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුවේ දී ලොව ප්‍රමුඛතමයන් ලෙස කටයුතු කළ සිංගප්පූරුව, ඩොං කොං සහ ඉන්දියානියාව වැනි රටවල් කොට්ඨාසි තත්ත්වය හමුවේ දේශ සීමා නීති දැයිව ක්‍රියාත්මක කිරීමට යොමුවීම නිසා, ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳ ගුවන් සහ නාවික දෙපාර්තමේන්තු අවධානය දැයිව යොමුකරන්නට පෙළගෙනුයේ තුළුගේ පිහිටීම ද සැලකිල්ලට ගනිමති. ඒ අනුව පවතින කොට්ඨාසි තත්ත්වය හමුවේ විනි වක්‍රීති පාලනයට අනුගතව ප්‍රථම නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව සැලසුම් සහගතව සිදුකරන්නට ශ්‍රී ලංකාවට ඉල්ලීම් යොමුවන්හේ ඉකුත් වසරේ මැයි මස ආරම්භයන් සම්ඟිනි.

କଲୁକ ପରିହ୍ନ ମେମ କ୍ଷିଣ୍ୟାଳିଯ ତ୍ରୈ ଠଂକୁବ ଖରଙ୍ଗ
କ୍ଷିଦ୍ଵୀଯ. ଶେ ଘୁଷିନ୍ତ ଲାଗିନ୍ ପାତେନ ନ୍ତାଳିକ କୁର୍ରେଯମଣ୍ଣିବିଲ
ପରପ୍ରକାଦ ଯରିନ୍ତେ ପାତେନେନ ବିଟେଜିଯ ନ୍ତାଳିକ
କୁର୍ରେଯମଣ୍ଣିବିଲ ସ୍ବାମୀକେଣ୍ଟିନ୍ ଘୁଷିନ୍ତେନ୍ତୋପ୍ରଭୋତିନ୍ ତିକିମ
ପରୁଦେନ୍ ଜୀଯ ନେଶକୁବେନି କେବେଳ ସଦୃଙ୍ଗ ପାର୍ତ୍ତିନ୍
କିରମେନି. ପିହେନ୍ କୋରିଚି କିମାଗିନ୍ ମରି ପ୍ରବୁନି ଘୁଷିନ୍ତ

ගෙන් වාර අවලංගු විම නිසා ඉහත කුම්වේදය යටතේ
චිම වැඩපිළිවෙල ක්‍රියාත්මක කිරීමය නොයෙකුත්
බාධාවන් විශ්ලේෂය. විම නැව්‍යන් විශේෂ කුම්වේදයක්
යටතේ ගුවන්තොටුපොලේ දී හසුරුවමින් ඔවුන්ව
නොකාව වෙත ගොමුකිරීමට කටයුතු සම්පාදනය
කරන්නට සෞඛ්‍ය අංශයන්හි නිරදේශ මත ප්‍රත්‍යන්තර
මටිරිමින්ම ද පිශ්චරුපන් සකස් විය.

දුකින අසන සැයින් ඉතා පහසු කුමවේදයක් යයි
හැගෙන නමුත්, අවසන් ප්‍රථිපලය දක්වා යන ගමන් මග
තුළ ආයතන ගහනාවක ජ්‍යෙකරුණ වීමක් සහ කැපවීමක්
මෙම නව කාර්යය ජයගැනීම වෙනුවෙන් තිබූ බව කිවා
යුතුමය. විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ තීර්දේශ සහිතව
ඉදිරිපත් වන අයුම්පත් වලට අනුව ශ්‍රී ලංකා සිංහල්
ගුවන්සේවා අධිකාරය අනුමැතිය ලබාදෙමින් ආරම්භක
පුරුෂක ලෙස කටයුතු කළේ ය. ඒ මිස්සේ නාලික
කරුයමන්සිලයට සහ ඔවුන් රැගත් යානාවන්ට අප
රටේ ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිහෙන්හට ලබාදෙන
අනුමැතිය හරහා ගුවන් මගින් ලෙස පැමිහෙන නාලික
කාර්යමන්සිල සාමාජිකයන් හැසිර්වීම නාරව කටයුතු
කරනු ලබන්නේ ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී
ලංකා) සමාගමයි. විනිදි ශ්‍රී ලංකා සෞඛ්‍ය අංශ මගින්
හඳුන්වාදී ඇති කොට්ඨ වක්‍යාප්ති පාඨන වැඩසටහන්
වලට අනුගත වෙමින් මෙම පිරිස හැසිර්වීම වෙනුවෙන්
විභ නිලධාරීන් සංවිධානත්මකව කටයුතු කරන අතර
ආගමන සහ විශ්වන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා
රේගුව රට තුළට පැමිහෙන මගිකා වෙනුවෙන් තම
විෂය පරියට අනන් වූ අනෙකුත් කටයුතු සිදුකරයි.

୭ୱାରେ କୁର୍ରାଙ୍ଗାରଯ ପାଇବରେନ୍ତୁଙ୍କେ ମହିନେ ଖାରବ
କବିଷ୍ଟଙ୍କ କରନ ମେହେଷ୍ଟୁମି ଶୀରନ୍ତରବରଣ୍ୟାର ଜହ କ୍ଷେ
ଲଂକା ନାବିକ ହାଲୁଧାରି ଦି. ନିରାପଦେତିତିବ ହୋକୁବ ବେଳ
କୁର୍ରାଙ୍ଗମନ୍ତେବିଲ ସ୍ଵାମୀଶିକରଣ୍ହ କୋମୁକିର୍ମ ବେନ୍ତୁଲେନ୍ତେ
ଭିବୁନ୍ କବିଷ୍ଟଙ୍କ କରନ ଅତର ଯମି ହୋକୁବିନ୍ତେ
କୁର୍ରାଙ୍ଗମନ୍ତେବିଲ ସ୍ଵାମୀଶିକରଣ୍ହ ପିରିସକ୍ ବିଲେକ ଘେନ୍ହେମ
ଜାଲଙ୍କ ଗୋବିଦିମାତ କୋମୁକରନ୍ତେନ୍ ନମି ଦ ଶିପର୍ଦ୍ଦେଲେନ୍ତମ
କବିଷ୍ଟଙ୍କ କିମ୍ବାନ୍ତେ ଉଭନ ଆୟନନ ବିଲ ମାଦିନାହନ୍ତେମ
ମନ ଯ. ଆପରି ଆଯନ୍ ଜାଲୁଦ କରୁପଙ୍କେ ଖା ବିର୍ଯ୍ୟ ଭୁଲ୍ଲେ
ହୋକୁବ ଜମିବିନ୍ଦିଦେଇନ୍ ନିଯାମନ କୁର୍ରାଙ୍ଗାରଯ ପାଇରି
ଆହେନ୍ତେ କ୍ଷେ ଲଂକା ଵିର୍ଯ୍ୟ ଅଦିକୁରିଯ ବେଳର ଯ.

මෙම ව්‍යිකාවලියේ දී මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ඉහළ දායකත්වයක් සැපයී ය. විහි සිට පහුණුවෙන් මෙරට ප්‍රධානපෙළේ වරායන් වෙත ගොමුවීමට ඇති හැකියාව විහිදී වැදගත් විය. විමෙන්ම මෙහෙයුම් ගුවන් ගමන් වූර සහ ජාත්‍යන්තර

සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් වාර කටුනායක බණ්ඩාරනායක ප්‍රාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා සිදුවූ හෙයින් ද මත්තෙල ගුවන්තොටුපොල මෙම මෙහෙයුම වෙනුවෙන්ම වෙන්කර තබන්නට ආරම්භයේ සිටම සැලසුම් කර තැබේය.

ගුවන් සහ නාලික දෙපාංශය යාකරම්හේ සැලසුම්ගත නාලික කාර්යමන්ඩල භූවමාරුව සිදුකිරීමට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල කටයුතු අරඹින්හේ 2020 ඔක්තෝබර් මස ආරම්භයන් සමඟිනි. ඒ අනුව 2021 වසරේ නොවැම්බර් මස අවසන් වන විට ගුවන් ගමන් වාර 196 ක් ඕස්සේ මෙරට වරායන් හි නැංගරුම් දැමු විදේශීය සමාගම් වලට අයත් නොකා වල සේවයට යොමුවීමට කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයන් 10,798 ක් විම ගුවන් ගමන් වාර ඕස්සේ පැමින ඇති අතර විම නොකා වල සේවයේ තීරත්ව සිට විවේක ගැනීමේ අපේක්ෂාවන් මත්තල හරහා ගුවන් මගින් ලෙස පිටත්වගාස් ඇති පිරිස 10,421 කි. (සංඛ්‍යා ලේඛින : AASL Statistics Unit) මෙම මෙහෙයුමේ දී ප්‍රධාන වශයෙන්ම කටයුතු කර ඇත්තේ ඉත්දියානු ඉන්ඩියෝ ගුවන් සේවය, කට්ටල ගුවන් සේවය සහ මාලදිවයිනෙහි මොල්ඩ්වියානා ගුවන් සේවය ඉහළතම ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණයක් වියාත්මක කරමිනි.

කොට්ඨාසි තත්ත්වය හමුවේ නාට්‍ය කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රධාන මාරුදෙහ ශ්‍රී ලංකාව කේත්ද කරගනිමින් ඇරඹූ මට මූලික අධිකාරුම යෙදුනේ 2020 වසරේ මැයි මස දී ය. ආරම්භයේදී විය තරමක සංකීර්ණ ත්‍රියාවලියක් වී ඇත්තේ ආයතන ගෙනනාවක සම්බන්ධීකරන ත්‍රියාවලියක් මත මෙම ත්‍රියාවලිය සිදුකළ යුතු වූ නිසාවෙති. වහෙත් විම ත්‍රියාවලිය පසුපස සිටී සියලු දෙනාගේ අප්‍රිජනත කැපවීම මත විම කඩුම පහසුවෙන් ජයගැනීමට ශ්‍රී ලංකාව සමත්වය.



මෙම ක්‍රියාදාමය නව ගමන් මගකට පිවිසෙනුයේ
2020 වසරේ මැයි 30 වන දින කුටිනායක
ඛත්ත්බාරනායක ජාත්‍යන්තර ඉවත්තොටුපොල හරහා
නාවික කාර්යමන්ත්ව සාමාජිකයින් 50 දෙනෙකු
හුවමාරු වූ අවස්ථාව සමඟිනි. ඉන්දියාවේ වෙන්නයි
සිට ඉවත් මගින් පැමිති මෙම පිරිස ඉතා කාර්යක්ෂව
තම ගමනාන්තය වන දකුණු කොරයාව වෙත පිටතකර
යැවීම සඳහා කටයුතු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඉවත්ස්වා
අංශ උත්සුක විය. ඩේප්ලෑඩ් පැහැදිලි උක්ති
විදේශීය නාවික සමාගම මෙම ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව සහ
කේන්ද්‍රක්ෂානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින විධානම
ලෙව පුරා පැතිරෙන සිය වෙළඳ නාවික ජාලය දැනුවත්
කරන්නට පවා කිටයතු කර තිබිණු.

ଶେ ଆତର କ୍ଷୁଲାଙ୍କନ୍ ଘୁବନ୍ ଦେଖେଇ ଦ ବିଦେଖେ ରଥିଲା
ଯଦ୍ଦି କିମି କ୍ଷୁଲାଙ୍କନ୍ ନୀଳିକ କୁର୍ରାଯମଣ୍ଡିଲ କୁମାରୀକ ପିରଙ୍ଗେ
ମେରାର ଗେହନ୍ତି ଗେତେମି କିମିଲାଙ୍କନ ଆତର ବିଦେଖେ ଘୁବନ୍
ଜମାଗତି କିମିପାଇସନ୍ ଦ ଵିରିନ୍ ଵିର ନୀଳିକ କୁର୍ରାଯମଣ୍ଡିଲ
ଭୁବନ୍ଧୁରେ ବେନୁବେନ୍ ଘୁବନ୍ ଗମନ୍ ବାର କ୍ଷୁଯାନ୍ତିମକ
କିମିଲେ ଦ.

ඩීමෙන්ම 2021 පෙබරවාරි 19 දින, ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් හා නාවික ක්ෂේත්‍රයන් යා කළ හැකි කදිම කේන්ද්‍රස්ථානයක් බිව යලින් වරක් පසක් කළේ ය. ඒ සිංගප්පූරුටේ සිට කොළඹ බලා පැමිණි Carnival Cruise නමැති විදේශීය නාවික සමාගමට අයන් Pacific Encounter නොකාවේ සේවය සඳහා කුරෙයමන්ධිල සාමාජිකයන් 426 ක් කොළඹ වරායෙන් නැව් නැගීමන් සමගිනි. ඔවුන් සියලුමන්ම විදේශීකයන් වූ අතර රෝමයේ සිට කුලී ගුවන් ගමනක් ත්‍රියාත්මක කළ NEOS AIR ගුවන් සේවයට අයන් බේංකිං B 787-900 යානාවකින් පැමිණි 340 ක් සහ මුම්බායේ සිට කුලී ගුවන් ගමනක් ලෙස පැමිනි ඉන්දියානු Spice Jet ගුවන් සේවයට අයන් බේංකිං B 737-800 මාලිලියේ ගුවන් යානාවකින් පැමිනි 86 ක් මෙම පිරසට අයන් විය. ගුවන් යානා දෙකම පැමිණියේ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටපොලට වූ අතර විය මෙතෙක් ශ්‍රී ලංකාවෙන් වාර්තා වූ ඉහළතම නාවික කාර්යමන්ධිල තුවමාරුවයි. මෙම මෙහෙයුම නාරව නියෝජිත ආයතනය ලෙස කටයුතු කළේ MAL Ship (Ceylon) Limited සමාගමයි.



මහජාරාය,
අද්මිරල් ජයනාත් කොළඹගේ,
ලේකම්,
විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය.



මෙෂ්‍රප්‍රංශ ජනරාල් (විශ්‍රාමික) ජ්.එෂ්. වන්දසිර,
සහායතා,
ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා
(ශ්‍රී ලංකා) සමාගම.

විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ආචාර්ය,
ඇද්මීරාල් ජයනාත් කොළඹගේ මහතා.

“ඩීර්ස කාලයක් තිස්සේ නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව ශ්‍රී ලංකාව හරහා සිදුවුවූ කොට්ඨාසි වසංගත තත්ත්වය භමුවේ විම ක්‍රියාවලිය ගුවන් ප්‍රවාහනය හා යාකර ක්‍රියාත්මක කිරීම ප්‍රතික ආර්ථිකයට ලබාදෙන තවේත්පාදන ගක්තියකි. වියට අමතරව පවතින කොට්ඨාසි වසංගත තත්ත්වය භමුවේ මෙරට ප්‍රතික්‍රියා ගුවන්තොටුපොළවල් සක්‍රීය තබන්නට මෙම නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව බෙහෙවින් මහෝපකාරී උපකාරී වෙයි. මෙම මෙහෙයුම හරහා විම නොකාව වෙත පහසුකම් සේවා සැපයීම වෙනුවෙන් පමණක් විශාල ආදායමක් ලද අතර වියට අමතරව නාවික කාර්යමන්ඩලය තුවමාරුව වෙනුවෙන් පැමිණි ගුවන් යානා වෙත පහසුකම් සැපයීම, භූම් මෙහෙයුම සිදුකිරීම, මගින් හට ප්‍රවාහන සේවා සහ අනෙකුත් සේවා සැපයීම, ආපසු ගුවන් ගමනේ දි සිදුවන ගුවන් භාණ්ඩ අපනයන ක්‍රියාවලිය වැනි අවස්ථාවන් හරහා අන්වන ආදායම වැනි කාරනා ඕස්සේ ද විදේශ විනිමය රටට ගුවන් විය. නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සෞඛ්‍ය අංශ මගින් හඳුන්වාදී ඇති කොට්ඨාසි ව්‍යාප්ති පාලන ව්‍යවසායන ප්‍රතිඵලිය අනුගතව ගොඩඟීම හා මිනිසුන් සම්බන්ධ අවම සබඳතා සිදුවන පරිදි ඉතා සූක්ෂ්ම අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඇවැසි සියලු කටයුතු සංවිධානය කර ඇති අතර සම්බුද්‍ය ප්‍රවාහනය ඔස්සේ රටුවලට කොට්ඨාසි වෛරසය ඇතුළුවීම සෑම අයුරකින්ම පාලනය වන පරිදි සියලු කටයුතු ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාවේ මැදිහත්වීම මත ක්‍රියාත්මක වේ”.

ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සහායතා මෙෂ්‍රප්‍රංශ ජනරාල් (විශ්‍රාමික) ජ්.එෂ්. වන්දසිර මහතා.

“මෙම ක්‍රියාවලියේ දී මත්තල රාජපක්ෂ ප්‍රාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ ඉහළ දායකත්වයක් සපයමින් කටයුතු කළා. විෂ්‍ය සේවා පිහිටීම සහ දක්ෂිණ අධිවේශී මාර්ගය සම්බන්ධව තිබීම, පහසුවෙන් මෙරට ප්‍රධානපෙළේ විරායන් වෙත ගොඩඟීමෙන් පිවිසීමට පවතින හැකියාව ඉතා වැදගත්විනා. වැමෙන්ම මුදාගැනීම් සහ ප්‍රතික්‍රියා සැලසුම්ගත මගින් ගුවන් ගමන්වාර කුඩා ගුවන්තොටුපොළ හරහා කොට්ඨාසි උත්සන්න විකවානුවේ සිදුවූ හිසා මත්තල ගුවන්තොටුපොළ නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව සඳහා වෙන්කර තබන්නට ආරම්භයේදී සිටම අප සැලසුම් කළා.

ආරම්භයේ දී විය තරමක සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියක් වූයේ ආයතන ගෙනනාවක සම්බන්ධීකරණය මත මෙම ක්‍රියාදාමය සිදුකළ යුතුව තිබූ නිසා. විහෙන් විම ක්‍රියාදාමය පසුපස සිටි සියලු දෙනාගේ අප්‍රතින්ත කැපවීම මත විම කඩුම සාර්ථකව ජයගැනීමට ශ්‍රී ලංකාව සමත්වනා”





උපුල් ධර්මදාස මහතා,
සභාපති,
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරය.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරයේ සභාපති උපුල් ධර්මදාස මහතා,

"කළක පටන් නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුවේමේ ක්‍රියාවලිය ශ්‍රී ලංකාව හරහා සිදුවනවා. නාවික කාර්යමන්ඩල වර්ප්පකාද යටතේ ගුවන්මගින් පැමිණෙන නාවිකයන් ගුවන්තොටුපොලින් නික්ම වරායන් සිය නොකාවේ සේවය සඳහා වික්වීම තමයි විනිදි සිදුවනේ. විහෙත් ගෝල්ය වශයෙන් ඇතිවූ කොට්ඨාසී ව්‍යාප්තිය සමඟ මති ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් වාර සිමාවීම නිසා ඉහත තුම්බේදායට අනුව ක්‍රියාකාරන්හ නොහැකි වුනා. විම නැවියන් විශේෂ කුම්බේදයක් යටතේ ගුවන්තොටුපොලේ දී භූම්‍රාවම්න් සිවුන්ව නොකාව වෙත යොමුකිරීමට කටයුතු සම්පාදනය කරන්නට සෞඛ්‍ය අංශයන්හි නිර්දේශ මත විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය, වරාය

අධිකාරය, ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව, ආගමන සහ විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, මෙරටට ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරන විදෙස් ගුවන් සමාගම් මෙන්ම නාවික එෂ්ං්ගතවරුන් වැනි පාර්ශ්වකරුවන් සමගින් සම්බන්ධිකරන කටයුතු සිදුකරමින් තුම්බ් වැඩිපිළුවෙලක් සකස් කරන්නට අප කටයුතු කළේ ඒ අනුවදි.

කොට්ඨාසී ගෝල්ය ව්‍යාප්තිය හමුවේ ව්‍යවත් නාවික කාර්යමන්ඩල තුවමාරුව නිසා මෙරට ගුවන්තොටුපොලුවල් සක්‍රියව තබන්නට විශේෂ විශාල විදේශ විනිමයක් රටට අත්කර දෙන්නටත් හැකියාව ලබුණු".

**ඉඩාර ගුණවර්ධන
නිලන්ත තෙන්නකේන්**



පියාන් මත රුහු දැක්වීමේ කළුව

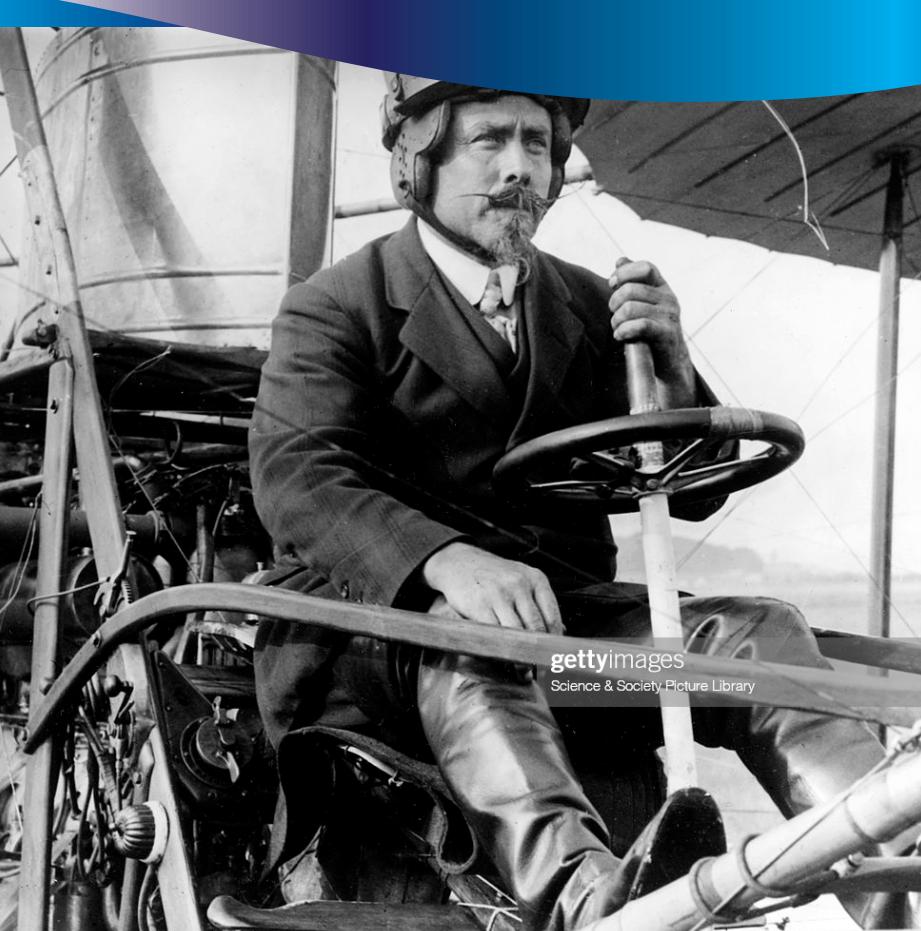
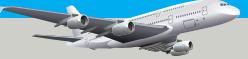
Wing Walking

රැකිරී සහෝදරයින් විසින් ගුවන් ගානය නිපදවා වැඩි කළක් ගත වීමට මත්තෙන් ව්‍යවකට ව්‍යවසායකයින් පියාසර කිරීම සහ ගුවන් ගානා ප්‍රවර්ධනය කරමින් ජනතාව විනෝදය සඳහා යෙදුවීමට සැමැලි සකස් කිරීමට පටන් ගත්ත. මිනිසා සෑම විටම තුළයාගැනක දැ කිරීමට දක්වන්නේ පුදුමාකාර වූ ලැදියාවති. ව්‍යවන් අවබ්‍යන්ම තුළ භරණා තම පිවිතයට ලද හැකි අත්දැකීම් සහ තැප්පිය ඔවුන්ගේ හැඟීම් උත්තේෂනය කරනු ලබයි.

ව්‍යවන් තුළයාගැනක අත්දැකීමක් භරණා වින්දුනය ලබා දෙන්නා වූ තුළයාගැනකමක් හා තුළයාවක් ලෙස 'Wing Walking' හෙවත් 'ගුවන්ගානා පියාපත් මත ඇවිදීම' හැඳුන්වා හැකිය. පියාසරයේ යෙදෙන ගුවන් ගානයක පියාපත් මත සැරසැරීම, ගුවන් ගානයකින්

තවත් ගුවන් ගානයකට මාරු වීම මෙයේ හඳුන්වන අතර ගුවන් ගානාවල සම්බුද්ධතාවය සහ ස්ථාදිතාවය විදාහා දැක්වීම සඳහා මෙය තුළයාගැනකමක් ලෙස මුල් යුගයේ හඳුන්වාදී ඇත. මෙම තුළයාගැනකම සඳහා Biplane මාදුලියේ ගානා ගොදා ගනු ලබන අතර විනි පියාපත් යුගලයන් දෙකක් ලෙස සමාන්තර පිහිටීම සහ හඩිය මෙම තුළයාගැනකම පහසු කරවීම වියට හේතුව විය.

මෙම තුළයා සාම්ප්‍රදායික තුළයා වලට වඩා වෙනස් වන්නේ සහජයෙන්ම පාලනය කළ නොහැකි ව්‍යවසායන් වැඩි නිසාය. නිරන්තරයෙන් වෙනස් වන කාලගුණාය විනම් සුළුග, පිම වැටිම්, වර්ෂාව යනාදිය මත මෙම තුළයාවේ නිරන්තර නිරන්තර කරනු ලබන අතර විය තුළයාවට ආකර්ෂණීය වට්පිටාවක් සකස්කර දෙන්නා සේම අනියෝගත්මක බවද ඉහළ මට්ටමක පවතී.



Wing Walking හි මූලාරමිනය පළමු ලෝක සංග්‍රාමයෙන් පසුව ඇති රුවක් වුවත් ඉතිහාසය සැලකීමේදී 1911 ජනවාරි 14 වන දින විංගලන්තයේදී අත්හදා බැලීමේ ගුවන් යානයක් නාවතා කරමින් Colonel Samuel Franklin Cody නමැත්තා පියාපත් මත සිටගෙන සිටීම්න් කළ පළමු පියාසරුය වාර්තා වේ. 1913 අගෝස්තු මස Commandant Felix නැමැත්තෙකුද මෙයේ පියාසර කර ඇති බවට සඳහන් වේ.

කෙසේ නමුත් පියාපත් මත ඇවේදීමේ පුරේගාමිය ලෙස සැලකෙන්නේ ඇමරිකානු ජාතික Ormer Locklear ය. පළමු ලෝක සංග්‍රාමයේදී යුධ හමුදා රුවන් සේවයේ නියමු පුහුණුවලත් මොනු රුවන් යානයක යාන්ත්‍රික ගැටෙලුවක් ඇති වූ සෑම විම පියාසර කුටියෙන් ඉවතට පැමිණ පියාසර කරමින් පවතින යානයේ තටු මතට තැග වීම ගැටෙලුව විසඳුලුමට සමත් වීම නිසාම සෑම ගුවන් නියමුවෙකුම රාජකාර සඳහා යාමේදී Ormer Locklear සමග යාමට දැක්වූයේ මහත් උනන්දුවකි. Ormer Locklear මින් බෛ ගත් පන්තරය නිසාම 1918 නොවැම්බර් 8 දින වෙක්සාස් හි Baron Field දී තිරේකි පියාපත් ඇවේදීමේ දක්ෂතා දක්වම්න් ප්‍රථම මහජන පුද්රුණය ඉදිරිපත් කළ අතර ඔහුගේ දෙඩිය සම්පත්න මෙම පියාපත් මත ඇවේදීම සෑමගේ ඇගයීමට ලක් වූ කරුණාක් විය. Ormer Locklear පියාපත් මත ඇවේදීමේ කඩුල්ල පසු කළ අතරතුර ඔහුගේ අවසානයද, ඔහු විසින් ප්‍රාග්ධන කර ගන්නා ලදී. ඒ 1920 දී විතුපටයක් වෙනුවෙන් තුළපතනක රැගත කිරීමක් සිදුකරන අතරතුර දී ඔහු පැදුවූ යානාව අනතුරට ලක්වීමෙනි.

20 වන සියවෙස් Wing Walkers මෙය Tiny Broderick, Gladys Ingle, Eddie Angel, Virginia Angel, Mayme Carson, Clyde Pangborn, Lillian Boyer, Jack Shack, Al Wilson, Fronty Nichols, Spider Matlock, Gladys Roy, Ivan Unger, Jessie Woods, Bonnie



Rowe, Charles Lindbergh සහ Mabel Cody යන අය සුප්පකිද්ධියට පත් ඇත අතර වේ. ඉතිහාසයේ සිට මේ වන තෙක් Wing Walkers අට දෙනෙකු පමණ ක්‍රියාකාරකම් අතරතුර පිවිතක්ෂයට පත්ව ඇත. විම යුගයේ නොලුවුඩී විතුපට ගණනාවකටම මාත්‍රකාව බවට Wing Walking පත් විය.

Wing Walkers හෙවත් පියාපත් මත ඇවිදින්නන්, විකිනෙකා අනිඛවා ගාමේ අතියෝගය නිරන්තරයෙන් භාර ගන්නා අතරම වෘත්තියමය වශයෙන් ඕවන් නිරන්තර පුහුණුවීම් ද සිදු කරයි. Wing Walking හි වෘත්තියමය වශයෙන් නියැලෙන්නන් සම්ඟය ඉදිරියේ සිත් ඇදගන්නා සූල් රාගනයන් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා දැක්වන දැක්ෂතා, උපකුම විවිධාකාර වේ. එක් දත්තින් විශ්ලේෂණ සිරීම, මොටර් රථයක්, බෝරුවක්, දුම්රියක් වැනි බිම් මරිටමේ වාහන වල සිට ඕවන් ගානයකට මාරු වීම, Badminton වැනි ක්‍රිඩාවක නිරත වීම, කඩු හරුණ දැක්වීම වැනි විවිධාකාර වූ දැක්ෂතා ඒ අතර වේ.

Charles Lindbergh පැරැණි භාවිතා කරමින් Wing Walking හි දක්ෂතා දැක්වුවෙකි. තවද ඇමරිකානු ජාතික Bessie Coleman මෙම වෘත්තීයේ නියැලු කාර්යක කාන්තාවක් ලෙස වාර්තා පොතට වික්ව ඇත. ඇමරිකානු ජාතික කාන්තාවක් වන Lillian Boyer 1921 - 1929 කාලය තුළදී පියාපත් මත ඇවිදිමේ පුද්ගලන සිය ගණනකට හිමිකම් කියාපාන අතර පියාපත් මත ඇවිදිම් පුද්ගලන 352 ක්, මොටර් රථයක සිට ඕවන් ගානයකට මාරු වෙමින් දැස්කම් අවස්ථා 143 ක් ද සිදු කර ඇත.

1929 ඇමරිකානු කොටස් වෙළඳපොල බිඳ වැට්මන් සමගම ලෝකයේ පැවති බොහෝ Flying Circus නැති වී ගියේ. Gates Flying Circus, Flying Aces Air Circus, The 13 Black cats, The Five Blackbirds, Mabel Cody's Flying Circus, Bugs McGowan's Flying Circus වැනි ඒවා ඒ අතර වේ.

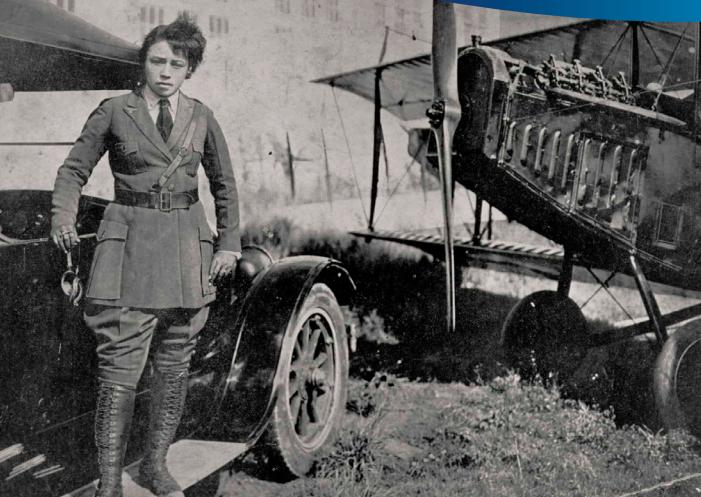
Wing Walking මගින් බ්‍රා ගන්නා ඇත්දැකීම පිවිතයක බ්‍රා ගෙ හැකි වෙිනාම අවස්ථාවකි. විර ක්‍රියාවකි. ඕවන් ගානයක පියාපත් මතට නැගීමට, පරි බැඳුගෙන වුවද පියාපත් මත සිටගෙන සිරීමට, ඕවන් ගානය ගුවන් ගෙ වී පියාසැරය අතරතුර විෂි යැදි සිරීමට ද විශාල බෙරේයයක් අවශ්‍ය වේ.

මෙම ක්‍රියාකාරකම නිසැකවම තෘප්තිමත්වන්නන් සඳහා පමණි. මෙම ප්‍රිතිය අත්විදීමට අවස්ථාව සඳහා මින් වර්තමානය වන විට විනෝද්පතක ක්‍රියාකාරකමක් ලෙස Wing Walking බොහෝ රටවල ප්‍රව්‍ලිතය. මෙය අතිතයේ තරම් ප්‍රව්‍ලිත නොවුවත් සැලකිය යුතු රටවල් කිහිපයක් තෝරා ගත් සූල් ස්ථාන ගණනාවකදී මෙම ක්‍රියාකාරකම සිදු කරනු ලබයි. මනා බ්‍රිතාන්තය, බ්‍රිතාන්තය, ඇස්ටරියාන්තය, ස්කෝත්ලන්තය, ඔස්ට්‍රේලියාව වැනි රටවල දී මෙම අත්දැකීම බ්‍රා ගැනීමට නැගිය.

මෙම ක්‍රිඩාව ඉතා අනතුරුදායක නමුත් මෙහෙයුම් හිදී සියලු ආරක්ෂක පියාවරයන් අනුගමනය කිරීම සඳහා Wing Walking සිදු කරන ආයතන බැඳි සිරීන අතර ඇදාම රටෙහි සිව්ල් ඕවන්සේවා නියාමන ආයතන මගින් ඉදිරිපත් කර ඇති මාර්ගෝපදේශයන් දැඩි ලෙස පිළිපැදිම සිදු කිරීම අනිවාර්ය කරණික.

පොදුවේ ගත් විට Wing Walking සඳහා පහත කොන්දේසි සැපිරය යුතුය.

- වයස 18 ට වැඩි වීම.
- වයස 65 ට වැඩි නම් Wing Walking සඳහා දැඩි කැමැත්ත පවතින්නෙකු නම් ගරුර යෝග්‍යතාවය වෙළුවරුයෙකු හරහා සනාථ කරවිය යුතු වීම.
- උපරිම උස 6' 2" වීම.
- බර කිලෝග්‍රැම 85 ට විඩා නොවැඩි වීම.
- ඇඳුම් සමග ඉන මිනුම 40" වීම.
- මනා සෞඛ්‍යයන් යුතු වීම.



- අපස්මාරය, හිසට දුරකුණු තුවාල සිදු වී තිබේම, ක්ලූඩ් ගතිය, ස්නෑප් පද්ධතියේ හෝ මොලයේ රෝග, අධි රැකිර පිඩිනය, හඳ රෝග, පෙනහලි රෝග, දියවැඩියාව, මානසික රෝග, මත්ද්ව්‍ය, මත්පැන් වලට ඇඩිඛැකි වීම් වැනි තත්ත්වයන්හේ තොර වීම.
- ගාර්ංක ගක්තිමත් භාවයෙන් යුතු වීම.

Wing Walking සිදු කරන ආයතන විසින් නිවැරදි කාලගුණික තත්ත්වයන්හිදී පමණක් මෙහෙයුම් සිදු කිරීමට වග බලා ගත යුතු අතරම වෘත්තිය ගුවන් නියමුවන් විසින් පෙර දින කාලගුණය පිළිබඳ පරික්ෂා කළ යුතුය. සැලකිය යුතු තත්ත්වයන් යටතේ පිශාසර කිරීම් කළ දැමීම සැදුනා ඔවුන්ට හැකියාව ඇත.

මෙම ක්‍රිඩාවේ තීරත වීමේදී නියමවා සමග අදහස් තුවමාරු කිරීම සැදුනා අතැහැර යොදා ගතිමත් සංඡා තුම භාවිතා කරනු ලබයි. ක්‍රියාකාරකමෙහි තීරත වීමට ප්‍රථම මෙහෙයුම්කරුවන් විසින් වීම සංඡා තුම පිළිබඳව දැනුවත් කරනු ඇත.

ගුවන් සේවයේ සින් ගන්නා අංගයක් බවට මේ වන විටත් Wing Walking පත් වී හමාරය. මෙම ක්‍රියාකාරකම සැදුනා භාවිතා කරනු ලබන Biplane පිශාසරය සැදුනා යොදා ගනු ලබන්නේ ඉතා පළපුරුදු ගුවන් නියමවන්ය. විභාවත් මෙය සැබැවින්ම ආරක්ෂා ක්‍රියාකාරකමක් ක්‍රිඩාවකි.

විනෝද්‍යාස්වාදය සැදුනා Wing Walking භාවිතා කරන්නාහි හට පුහුණු වීම් අවශ්‍ය නොවන අතර වෘත්තිකයින් සැදුනා මේ වන විටත් පුහුණු පාසල් ක්‍රියාත්මක වේ. Mason Wing Walking Academy මේ සැදුනා ඇති වික් ප්‍රසිද්ධ ස්ට්‍රෑනයකි.

අපගේ සංචාරක කර්මාන්තය ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් සපයන නිසාම ශ්‍රී ලංකාවේදී Wing Walking ක්‍රියාකාරකම දේශීය මෙන්ම විදේශීය සංචාරකයින් ද ඉලක්ක කර ගතිමත් ආරම්භ කළ හැකි නම් විය සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනය සැදුනා මෙන්ම ගුවන් සේවයේ අන්වයද්ධිය වෙනුවෙන්ද මනා ඉවහලක් වනු ඇත. මන්ද යත් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා වෙළඳපාල ප්‍රධාන වශයෙන් අවධානය ගොමු කරනු ලබන්නේ සංචාරකයින් ද්‍රව්‍යීනට ආකර්ශණය කර ගැනීම කෙරෙහිය. COVID වසංගතය හේතුවෙන් බිඳ වැට්ටෙමට ලක් වී ඇති ආර්ථිකය විවිධ කුමෝජායන් භාවිතා කරමින් ගොඩනැගිය යුතු අතරම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ඉතිහාසයේ වික් වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් බවට Wing Walking ක්‍රිඩාව පත් කළ හැකි වේ.

පිටිත කාලය තුළ ගමෙකු බෙන්නා වූ ඉහළම අත්දැකීමක් වන මෙය වික් වරක් අත්දුවුවෙකු හැවත වරක් නොවරදවාම බඩා ගනී. ලොව කුඩා රටක් සේ සැලකෙන ශ්‍රී ලංකාව තුළද මෙය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපර හැකි නම් පුංචි රටක් මෙස විය අප තබන විශාල පියවරක් වනු ඇත.



**හංසිකා සමරකේන්
සම්බන්ධිකරණ නිළධාරිනි
(අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ)**



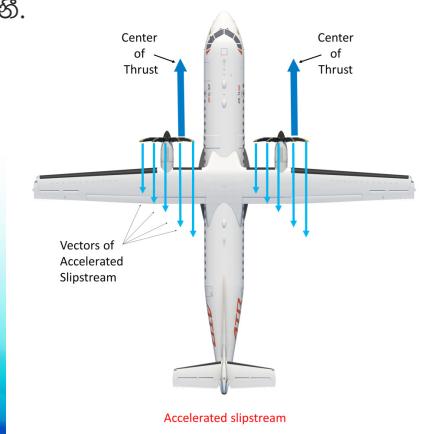


ගුවන් ගානාවේ තාක්ෂණීක පත්‍රවල (06 වන කොටස)

පසුගිය කලාපයෙන් අප කරා කලේ, ගුවන් ගානාව වල භාවිතා වන විවිධ වර්ගයේ වින්පින් මාදුලින් පිළුබඳ තොරතුරුයි. මෙවර කලාපයෙන් අප ඔබවෙත තොරතුරු රැගෙන වින්නේ ගුවන් ගානා වල භාවිතා වන ප්‍රවාලක (Propellers) පිළුබඳවයි.

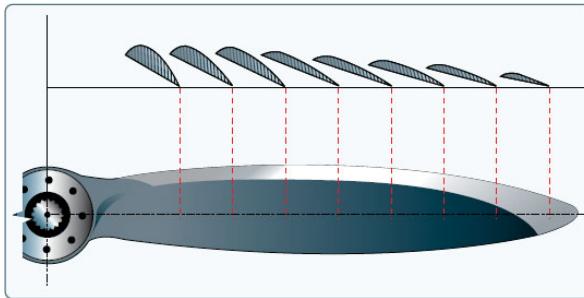
අප පසුගිය කලාපයෙන් සාකච්ඡා කළ Turbo Prop සහ Piston Engine සහිත ගුවන් ගානා වල තමයි මෙම ප්‍රවාලක (Propellers) භාවිතා වන්නේ.

ප්‍රවාලක (Propellers) අවම වශයෙන් තල (Blades) දෙකකින් සමන්විත වන අතර, ප්‍රවාලක (Propellers) කරකැවීම ඕස්සේ ඉදිරියේ ඇති විශාල වාන ස්කන්දයක් පසුපසට ත්වරණය කරවීම මගින් ගුවන් ගානාවට අවශ්‍ය ඉදිරි තෙරප්‍රමි බලය (Thrust) ලබාගැනී.



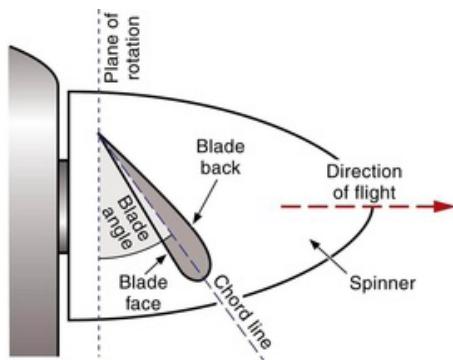


අපට මෙම ප්‍රවාලක (Propellers) ප්‍රමාණය වන පියාපත් ලෙස ද සළකග්න හැකි සේ. මත්දයත් විෂි හරස්ක් සැකැස්ම කුඩා ප්‍රමාණයේ පියාපතක් හා සමානයි.



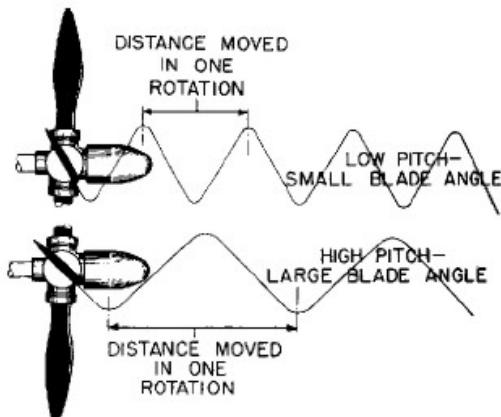
වෙනස්කම වන්නේ විෂි දිග පළප හා සනාකම අඩවිමයි. තවද මෙම ප්‍රවාලක වල තල (Propeller Blades) ඇඹුරෙනු (twist) ස්වභාවයක් ද ගනී.

Blade Angle - මෙය ප්‍රවාලක තලයේ (Propeller Blade) මුහුණත හා ප්‍රවාලකය ප්‍රමාණය වන තලය (Plane of Rotation) අතර සාදන කේතාය වේ.

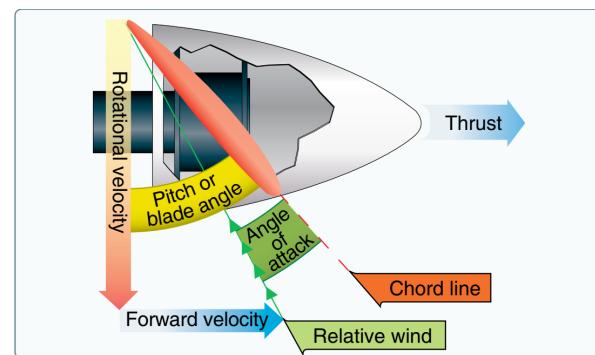


Propeller Pitch - ප්‍රවාලක (Propellers) වික් වටයක් කරකැවීමේ දී යානාව ඉදිරියට ගමන් කරන දුර ප්‍රමාණය Propeller Pitch ලෙස ගුවන් සේවාවේ දී හඳුන්වනු ලබයි. උඩහරණයක් ලෙස 21 Pitch අගය සහිත ප්‍රවාලකයක් වික් වටයක් කරකැවීමේ දී අගල් 21 ක දුරක් යානාව ඉදිරියට ගමන් කරයි. මෙහිදී තවන් සුවිශේෂී සිදුවීමක් වන්නේ Variable හෝ Controllable Pitch සහිත ප්‍රවාලක වලදී තලය හැරවීම එස්සේ අප ඉහත සඳහන් කළ Pitch අගය වෙනස් කරගත හැකි වීමයි.

ප්‍රවාලකයේ තලයේ පවතින ඇඹුරෙනු ස්වභාවය විෂි මුළ සිට අගුරය යන විට තලයේ කේතාය (Blade Angle) ක්‍රමයෙන් අඩවිත ලෙස නිමවා ඇත. විය Pitch Distribution ලෙස හඳුන්වනු ලබයි.



Angle of Attack - ප්‍රවාලක තලය (Propeller Blade) සුළගට සැපේක්ෂව ඇතිකරන කේතාය මෙනමින් හඳුන්වයි.



ඉහත සියලුම කේතායන් ගණනය කිරීම් සිදුකරනු ලබන්නේ ප්‍රවාලක තලය මත හරස් අතට සළකතු ලබන සාධාරණ ස්ථානයකට අනුවය. විය Master Station ලෙස හඳුන්වයි.

දැන් අපි ප්‍රවාලක නිර්මාණය වන ආකාරය පිළිබඳව කරුණු සොයා බලමු.

ගුවන්යානා වල හාවිතා කරන ප්‍රවාලක නිර්මාණය කරන ආකාර කිහිපයක්ම පවතින අතර එවා පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

Metal Propellers

සම්පූර්ණයෙන්ම ලෝහ වලින් තිබා ඇති මෙම ප්‍රවාලක බොහෝ විට අධි ගක්තියක් සහිත ඇඹුම්හියම් මූළ ලෝහ හාවිතයෙන් තිපදවනු ලබයි. දැවමය ප්‍රවාලක වලට ආදේශකයක් වුව ද, නිශ්පාදන වියදුම තරමක් අධිකය. නමුත් කළේ පැවතෙන්ම අතින් ඉහළ බැවින් දීර්ස කාලීන හාවිතයේ දී වාසි සහගත බවින් යුත්ත වේ.

Wooden Propeller

මුල් කාලීනව ගුවන් යානා වල හාවිත කරන ලද්දේ සම්පූර්ණයෙන් දැක්වයෙන් නිර්මානය කරන ලද ප්‍රවාලක වේ

Composite Propellers

මෙම ප්‍රවාලක නිපදවීම සඳහා ද ආකාර කිහිපයක් ඇති අතර ලෝහ, බහු අවයවික, ගුණයිටි සහ ඇරමයි වැනි දෑ හාවිත කරයි. මේවා සවිශ්‍යත්වය හා කළුපැවැත්ම අතින් ද ඉහළය. වැඩි බලයක් යුතු වින්පින් හා වැඩි වෛගයක් සහිත ගුවන්යානා වලට හාවිත කිරීම සඳහා තාක්ෂණයේ දියුණුවත් සමඟ මෙම Composite Propellers නිශ්පාදනය ඇරෙණි.



ගුවන් යානාවට ප්‍රවාලක සවිකරන ආකාරයන් අනුව කොටස් දෙකක් මෙස පහත පරිදි හඳුනාගත හැකිය.

Tractor Propellers - මෙම ප්‍රවාලක සවිකර ඇත්තේ ගුවන් යානාවේ ඉදිරිපසට වන්නට ය. දැනට හාවිතයේ පවතින බොහෝ ගුවන්යානා සඳහා හාවිත කරනු ලබන්නේ මෙම ආකාරයෙන් සවිකරන ලද ප්‍රවාලක ය. මෙම ඇති ප්‍රධානතම වාසිය වන්නේ බාධා වලින් තොරව වාත බාරාවන් (Air Flow) ප්‍රවාලක වෙත යොමුවීමේ ඇති හැකියාව සියලුම ප්‍රවාලක සඳහා අනුව ප්‍රවාලක සවිකරන ආකාරයන් අනුව කොටස් දෙකක් මෙස පහත පරිදි හඳුනාගත හැකිය.



යානයේ පසුපස කොටසට සවිකර ඇත. ජලතර සහ උනයතර ගුවන් යානා සඳහා මෙම මාදිලියේ ප්‍රවාලක හාවිත කරන අවස්ථා දැකිය හැකි අතර මෙහෙයුම් සිදුකරන අතරවාරයේ ආගන්තුක උච්ච වලින් හානි වීමට ඇති ඉඩකල තරමක් ඉහළ වේ.



ප්‍රවාලක වර්ග (Propellers Types)

Fixed Pitch Propellers

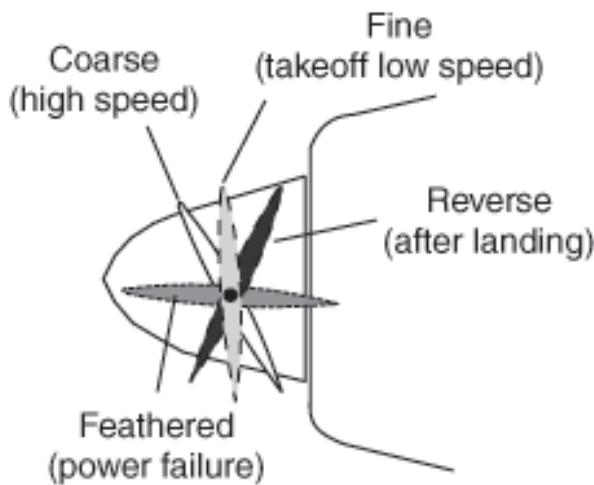
මෙහිදී ප්‍රවාලකයේ තල කේෂ්‍යවල (Blade angle) කිසිදු වෙනසක් සිදුකල හොඟකි අතර ප්‍රවාලකයේ වේගය වැඩිතිරීම හා අඩුකිරීම මගින් අවශ්‍ය බලය පාලනය කරනු ලබයි. බොහෝ විට විය වින්පිමේ වේගය පාලනය කිරීම ඔස්සේ සිදුවේ.

Two Position Propellers

මෙම ප්‍රවාලක මාදිලිය (Propellers) සකස් කළ හැකි වන්නේ තල කේෂ්‍යයකට (Blade angle) පමණි. මූලික අවදියේ මෙය සැකසිය හැකි වූයේ ගුවන් යානාව ගොඩබස්වා ඇති විටදී පමණි. නමුත් පසුකාලීනව කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිකරගැනීම සඳහා ගුවන්දී ම තමන්ට අවශ්‍ය පරිදි කොළඹ වෙනස් කළ හැකි ලෙසට දියුණු කරමින් නිපදවන ලදී.

Automatic Propellers

මෙම මාදිලියේ ප්‍රවාලක නිර්මානය කර තිබුනේ වින්පිම ක්‍රියාත්මක වන වේගය අනුව තල කේෂ්‍යය සකස්වීම සඳහා සියලුම සම්බුද්ධිතතාවය හා උව පීඩනය හාවිතයෙන් සකස් කරන ලද යාන්ත්‍රණයක් හාවිත කර ඇත.



මෙම වර්ගයේ ප්‍රවාලක අවශ්‍ය පරදි තල කොළඹය අවස්ථා කිහිපයකට වෙනස් කරගත හැකිය. මේ සඳහා බොහෝ විට දුටු පීඩනය හාවිතා කරයි. වර්තමානය වන විට ඒ සඳහා ඉලෙක්ෂ්‍යීනික තාක්ෂණය ද මුළු වී ඇත. මෙය තරමක සංකීර්ණ පද්ධතියකින් යුත්ක වුවද විභින් ඇති වාසිස්‍යගත තත්ත්වයන් බොහෝමයකි. විසේ තල කොළඹය වෙනස් කළ හැකි ආකාර කිහිපයක් පහත දැක්වා ඇත.

Reverse Pitch

මෙම අවස්ථාවේ දී ගුවන් ගානයට සංණ තෙරපුම් බලයක් ලබාදීම මගින් ගොඩඟ්ට්‍ර්වල්මේ දී නිරිංග ලෙස වින්පමේ බලය ලබාගත හැක. විමෙන්ම ගොඩඟ්ම මෙහෙයුම් වලදී ගුවන් ගානය පසුපසට බාවනය කිරීම ද කළ හැකිය. විශේෂත්වය නම් මෙම අවස්ථාව ක්‍රියාත්මක කළ හැක්කේ ගුවන් ගානාව ගොඩඟ්ම පවතින විට පමණක් විමය.

Ground Fine or Super Fine Pitch

මෙහිදී සිදුකරනයේ ගුවන් ගානයේ ප්‍රවාලකය හමුණය වන තලය (Plane of Rotation) හා තලය (Blade) සමාන්තර ආකාරයට හැඩගැස්වීමයි. මෙමගින් තලය මත වාතය මගින් ඇති වන බලය හැති කරගත හැකිය. විය ගුවන් ගානාවේ වින්පමේ පන ගන්වන අවස්ථාවට පහසුවක් වේ. හැතහොත් වාතය මගින් ඇතිකරන ප්‍රතිරෝධ බලයන් (Drag) සමඟ ප්‍රවාලයක ආරම්භයේ දී කරකැවීමට විශාල බලයක් අවශ්‍ය වේ.

Flight Fine Pitch

මෙය සැකසීමේ දී තලයේ (Blade), Angle of attack වික අවම වන අතර මෙම අවස්ථාවේ දී වින්පම වැඩි වේගයකින් ක්‍රියා කරයි. විමෙන්ම Course Pitch අවස්ථාවට සාපේක්ෂව අඩු වාත ස්කෑන්ඩයක් පසුපසට තල්ලුකිරීම සිදුකරයි. නමුත් සාපේක්ෂව ඉහළ ඉදිරිපත තෙරපුම් බලයකින් යුත්තය. ගුවන් ගානාව ගුවන්ගත කරන විට ප්‍රවාලකය පවතින්නේ මෙම අවස්ථාවේ දී ය.

Course Pitch

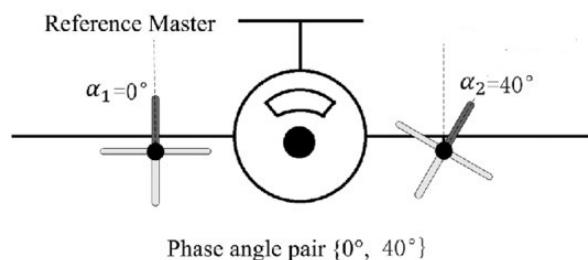
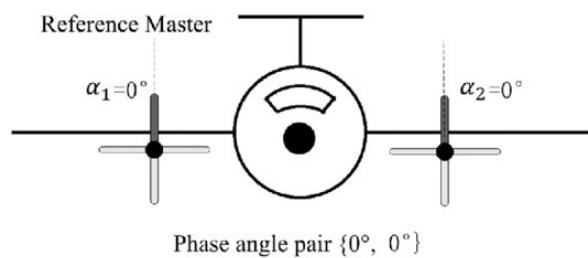
ගුවන් ගානාව විකම උසක පවත්වාගනිමින් නොහවත්වා බාවනය කිරීමට මෙම අවස්ථාව ගොඩාගනී. මෙහිදී විශාල වාත ස්කෑන්ඩයක් ප්‍රවාලකය මගින් ත්වරණය කරන අතර වින්පම කරකැවීමේ වේගය අඩු මට්ටමක පවතී. විම නිසා ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවය ඉතා ඉහළ අතර වින්පම ගෙවී ගාම ද අවමවේ.

Feathering

ගුවන් ගානාව ඉහළ අභයේ ගමන් කරන විට වින්පම ක්‍රියාවරණය වීමක දී සුළුගේ බලය නිසා ප්‍රවාලකය කරකැවීමට පරන් ගනියි. විවිධ විශාල ප්‍රතිරෝධයක් (Drag) හටගන්නා බැවින් බහු වින්පන් සහිත ගුවන් ගානා පැත්තට හැරවීමක් (Yaw) වැනි දෙයක් සිදුවේ. මෙම Feathering අවස්ථාවේ දී ප්‍රවාලකයේ තල (Blade) සුළු බාරාවට සමාන්තරව සැකසෙන නිසා විසේ ඇති වන ප්‍රතිරෝධය අවම වී සුළු බාරාව මගින් ප්‍රවාලකය කරකැවීම නවතියි.

බොහෝ විට ගුවන් ගානයේ වින්පම ඇතිය වීමක දී ගුවන් ගානයේ ප්‍රවාලක සඳහා ඇති දුටු පීඩන පද්ධතිය (Hydraulic System) අත්‍යිය වන බැවින් දුටු පීඩනය අවම වන විට Feathering අවස්ථාවට තල පැමිණුන ලෙස සකසා ඇත. වැඩිවින් බොහෝ ගුවන් ගානා බිම නවතා ඇති විට වින්පම මෙම ප්‍රවාලක Feathering අවස්ථාවේ නිඛෙනු දක්නට හැකිය.

Synchronizing (සමමුණුර්ථකරණය)



බහු වින්පින් සහිත ගුවන් යානා වල ප්‍රවාලක කරකැවීමේ දී වාතය හා ගැටීමේ දී ඉතා විශාල ගෙඩියක් මෙන්ම දෙදුරීම් ඇතිවේ. විය ගුවන් යානයේ මගින් හට අපහසුතාවයක් ගෙනදෙන්නක් මෙන්ම ගුවන් යානාවේ සැකිල්ල කෙරෙහි ද අනිතකර ලෙස බලපෑම් විෂ්ලේෂණ කරයි. විශෙස විශාල ගෙඩිය ඇති වින්පින් ප්‍රවාලක විවිධ වේග වලින් කරකැවී විවිධ සංඛ්‍යාත ඇති කරන බැවති. ඒ අනුව විවිධ ගෙඩිය හා දෙදුරීම් ඇතිවේ. මෙම සංඛ්‍යාත වෙනස Tachometer නම් උපකරණය මගින් මැතිය හැකිය. සමමුණුර්ථකරණයේ දී වික් වින්පිලක් ප්‍රධාන වින්පිම (Master Engine) ලෙස සලකන අතර අනෙක් වින්පින් (Slave Engines) ප්‍රධාන වින්පිමට අනුව සමමුණුර්ථ (Synchronizing) කරන ලැබේ. මෙම ක්‍රියාවලිය තරමක සංකීරණ පදන්තියක් හරහා ක්‍රියාකරනු බැඳී.

Synchromphasing

ප්‍රවාලක සියල්ල එකම සංඛ්‍යාතයෙන් ක්‍රියාකරවීම සිදුවුව ද ප්‍රවාලක තම වල අග (Tips) විකිණෙකට ආසන්නයෙන් ගමන් කිරීමේ ද වාතය හා ගැටීම නිසා ඉතා විශාල ගෙඩියක් මෙන්ම දෙදුරීමක් ද හටගනී විශෙස ප්‍රවාලක තම වල අග විකිණෙකට ආසන්නයෙහි ගමන් කිරීම වැළැක්වීම වෙනුවෙන් ගන්නා ක්‍රියාමාර්ගය Synchromphasing වේ.

Pulse Generator නම් උපකරණය හාවිතයෙන් මෙම කටයුත්ත සඳහා අවැසි වෙනස් විය යුතු අයෙන් මැතිම සිදුකරන අතර ඒ අනුව ප්‍රධාන වින්පිමට

අනුකූලව අනෙක් වින්පින් වල ප්‍රවාලක තම (Propeller Blade) කරකැවීම සිදු කරයි.

ප්‍රවාලක අයිස් බැඳිමෙන් ආරක්ෂා කිරීම (Propeller Ice Protection)

ගුවන් යානා ඉතා ඉහළ අනෙක් ගමන් කරන විට ප්‍රවාලක වල අයිස් බැඳිම සිදුවේ. ඒ හැරත් ශිත දේශගුණික කළාප වලදී ගුවන් යානා වල අයිස් බැඳිම නිරන්තරයෙන් සිදුවේ.

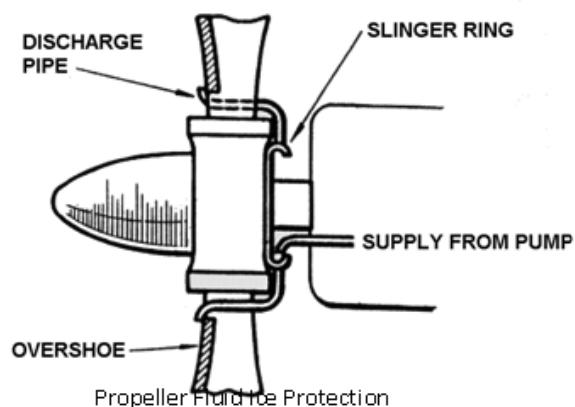
මෙම තත්ත්වයෙන් ගුවන් යානා ආරක්ෂා කරගනීම් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමේ දී හාවිතා කරන ප්‍රධාන ආකාර දෙකක් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දක්නට හැකිය.

Anti-icing - අයිස් බැඳිමට තොடී පවත්වා ගැනීම.

De-Icing - අයිස් බැඳින පසු මුත් කිරීම.

විම අවස්ථාවන් පහත මෙස දීර්ඝ ලෙස විශාල කළ හැකිය,

Fluid Ice Protection



මෙය Anti-Icing සහ De-Icing යන බාණ්ඩ දෙකටම අයන්වේ. ජලය සමඟ මිශ්‍ර කරන ලද අඩු උපාංකයක් සහිත දුවයක් මගින් ප්‍රවාලක තලය මත්පිට යෙදෙන ස්ථානය අඩු කරයි. විවිධ ප්‍රවාලකය කරකැවෙන විට ඇතිවන කේන්දු අපසාර් බලය මගින් විම අයිස් ඉවතට විසිවී යයි. දුවය ගෙව යාමට පහසු කරවීම උදෙසා ප්‍රවාලක තලය මත සිදුම් කට්ටවයක් නිමවා ඇති අතර ඒවා Shoe ලෙස ගුවන්සේවාවේ ද හඳුන්වනු බෙන අතර ප්‍රවාලක තලයේ මුලසිට (Root) 2/3 දුර ප්‍රමාණයක් දක්වා වින්දී පවතින ලෙස සකස් කරනු ඇත.



Electric Ice Protection



මෙය De-Icing බාණ්ඩයට අයන් වේ. මෙහිදී තලයට විදුලිය ලබාදී රත්කිරීමකට ලක් කරයි. විමැන් අයිස් දියෙකර හරියි. මෙහිදී වික දිගටම විදුලිය සැපයීමක් සිදු නොකරන අතර යම් කිසි නියමිත සකස් කරන ලද කාල පරාසයකට වර්න් වර විදුලිය ලබාදීම සිදුකරයි.

අප ඉහතින් සාකච්ඡා කළ ප්‍රවාලක සහිත ගුවන් යානා විවිධ වාසි මෙන්ම අවාසි ද දක්නට ලැබේ.

ඒවා පහත පරිදි වෙන් වෙන්ව හඳුනා ගත හැකිය.

වාසි

- මනාලෙස සැකසීමකින් තොර ගුවන්යානා ධිවන පර් වල භාවිත කළ හැකිවීම.
- ජේරී වින්පින් සහිත ගුවන් යානාවකට වඩා අඩු දුරක දී ගුවන් ගත කළ හැකිවීම.
- අඩු උන්නතාංශ (Altitudes) වලදී වැඩි ඉන්දුන කාර්යක්ෂමතාවයක් ලබා දීම.
- වැඩි කාර්යක්ෂමතාවයක් සහිත සංතු බලයක් (Reverse Thrust) ලබාගත හැකිවීම.

- වින්පිම ක්‍රියාවිරතිත වීමක දී අවම ප්‍රතිරෝධයක් ඇතිවන ලෙස ප්‍රවාලක තම සැකසීය හැකිවීම.

අවාසි

- ඉහළ උන්නතාංශ වලදී කර්යක්ෂමතාවය සාපේක්ෂව පහළ අයයක් ගැනීම.
- දෙදුරීම නිසා දීර්ශකාලීනව ගුවන් යානයේ සැකිල්ලට ඇති වන බලපෑම ඉහළ වීම සහ සුවිපහසුව අවම වීම.
- තරමක් උසක් සහිත ගොඩැස්ස්ස්වේමේ උන්නතාංශ පද්ධතියක් (Landing Gears) අවශ්‍ය වීම. (ප්‍රවාලක පොලොවේ නොගැරීම සඳහා)
- විශාල ප්‍රමාණයේ ප්‍රවාලක භාවිතය නිසා ගයිරෝ බලපෑම (Gyroscopic Effect) ඇතිවීම.

මෙවර ගුවන්සර කළාපය තුළින් අප සිඛවෙන තොරතුරු රැගෙන ආවි ගුවන් යානා වල භාවිත වන ප්‍රවාලක හා වින් ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳවයි.

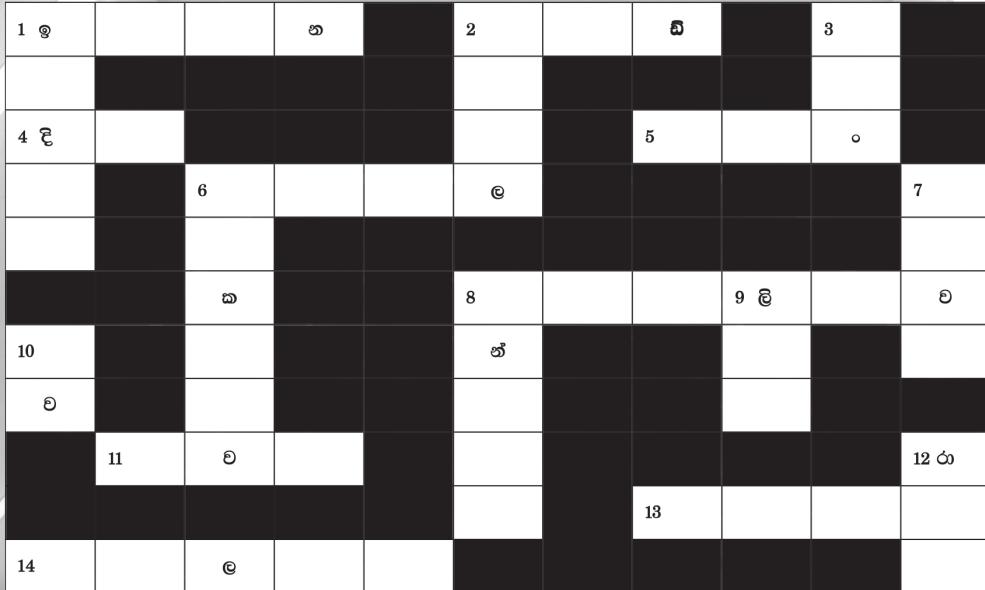
මීළග කළාපයෙන් හෙළිකොර්ටර් යානා පිළිබඳව තොරතුරු බලාපොරොත්තු වන්න.



මනුජ මනදුල් සෙනෙවිරත්න
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් පුහුණු පාසල



දැනුම මතිජන තැරි දිනයන



පහසුව

- 01 කොට්ඨාස වෙනුවෙන් ව්‍යුප්ති පාලන එහිනතක් ප්‍රථමය කරනු ලැබූ රට වුයේ.
- 02 ඉතිහාසයේ ජලතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයකි.
- 03 ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් යානා නිශ්චාදන සමාගමකි.
- 06 සංවර්ධනය කර නැගෙනහිර පළාතෙහි අන්තර් ගුවන් සේවා කටයුතු වෙනුවෙන් තියාත්මක වන ගුවන්තොටුපොලකි.
- 07 සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රහුණු ආයතනය පිහිටා ඇත්තේ මෙම පුද්ගලයේ ය.
- 08 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය හා සම්බන්ධ ආයතන වල මූලස්ථාන මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත.
- 09 ලොව සුපතල පුද්ගලික ජේරී යානා නාමයකි.
- 10 ගුවන්යානා ඉන්දන ලෙස අනාගතයේ මෙම ඉන්දන හාවිත කිරීමට සිදුවනු ඇත.
- 12 ශ්‍රීලංකිය ගුවන් ඉතිහාසය හා සංඝාත රජ කෙනෙකි.

හරහව

- 01 ගුවන් යානාවක් පියාසර කරවීමට අවසිංහා ශක්තිය ලබාගැනීමට අත්‍යවශ්‍ය දෙයකි.
- 02 මෙම වෙටරසයේ ව්‍යුප්තියන් සම්ගින් ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයට දැඩි බලපෑම් ව්‍යුත්ල විය.
- 04 උනයතර ගුවන් යානා ගොඩඩීමෙන් මෙන්ම මෙම පෘත්ත් මත ද මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබයි.
- 05 විනයේ ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත.
- 06 ජාත්‍යන්තර භාවිත කාර්යමන්ඩල සුව්‍යාරුව වෙනුවෙන් පසුගිය කාලය පුරාවට ඉතා ඉහළ සේවක් සැපයු ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටා ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලකි.
- 08 මැනක දී මෙම රටෙහි ජාතික ගුවන් සේවය විසින් සිය ගුවන් ගමනක දී සිදුවූ නිවුත් දරු උපතක් වෙනුවෙන් පිවිතාන්තය දක්වා නිදහස් ගුවන් ගමන් ප්‍රවේශපත් එම සිංහලයන් වෙත ප්‍රධානය කරන ලදී.
- 11 ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාවට අයත් මෙම ක්‍රියාව නියාමනය කරනු ලබයි.
- 13 ලොව සුපතල ඇන්ටෝරෝව් ගුවන් යානා නිපදවනු ලබන රට වන්නේ.
- 14 ලොව කාර්යබනුලතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත.



කොන්දේසි

- 1 මෙම ප්‍රහේලිකාවට විසඳුම් ලබාදිය හැක්සේ පාසැල් සිසු දරු දැයෙන් සඳහා පමණි.
 - 2 ගුවන්සර සතරාවෙන් 22 වන කළාපයෙන් සකසා ගත් ජායා පිටපතක සම්පූර්ණ කරන ලද ඔබගේ නිවැරදි විසඳුම ඔබේම උත්සාහයක් බවට පාසල් විදුහල්පතිතුමා / විදුහල්පතිතුමිය විසින් සහතික කළ යුතුය.
 - 3 සෑම විසඳුමක් සමාගම කුපනය නිවැරදිව පුරවා මියුම් කවරයක බහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරය වෙත විවිධ යුතු අතර මියුම් කවරයේ වම් පස ඉහළ කෙළවරේ “ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක. 06” ලෙස සඳහන් කළ යුතුය.
 - 4 නිවැරදි විසඳුම 2022 පෙබරවාරි මස 20 දිනට පරිම පහත ලිපිනයට එවිය යුතුය.
- ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව**
- සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යක්ෂණ කමිටුව,
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය,
අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර,
කටුනායක.
- 5 නිවැරදි විසඳුම් අතරින් කුසපත් ඇදීමක් මගේ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහකාවන් 03 දෙනෙකු තෝරා ගැනේ.
 - 6 “ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 06” හි නිවැරදි විසඳුම සහ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහකාවන් පිළිබඳ තොරතුරු 23 වන ගුවන්සර කළාපයෙහි පළ කරනු ඇත.
 - 7 ජයග්‍රාහක ද පුතුන් වෙනුවෙන් වරිනා තෙවළ පිරිනැමීමට සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධන සහ මාධ්‍ය ඒකකය කටයුතු සංවිධානය කර ඇත.

කුණනය

නම :
පොද්ගලික ලිපිනය :
දුරකතන අංකය :
පාසල
පාසලේ දුරකතන අංකය :
පත්තිය :

විදුහල්පතිතුමා / තුමිය ගේ අත්සන (තිලමුපාව සහිතව)

11,000 වන A 320 Family යානාවේ නිශ්චාදන කටයුතු අවසන්

වියාර්බස් ගුවන්යානා නිශ්චාදන සමාගම විසින් හඳුන්වා දුන් A 320 Family මාදිලියේ 11,000 වන ගුවන් යානාව පර්යේෂණ පියසාරි සඳහා නිකුත් කිරීමට සූදානම් බව විෂි නිශ්චාදන අංශය නිවේදනය කර ඇත.

1987 වසරේ හඳුන්වා දුන් A 320 Family යානා මාදිලියේ පළමු යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කලේ 1988 වසරේ අපේල් මස දී ප්‍රංශ ගුවන් සේවය සම්මිත. මේ වන විට A 318, A 319, A 320 සහ A 321 යන මාදිලි ප්‍රධාන කොට ගත් මෙම ගුවන් යානා පාවුල කාලීන අවශ්‍යතාවය අනුව වර්ණවත් කරනු ලබන්නේ නව වින්පින් මාදිලියේ (NEO) යානා සම්මිත. විමෙන්ම වනාපාරක ජෙට් යානා

මෙස ද මෙම යානා පාවුල ධිනවතුන් අතර නමක් දින ඇත.

මෙම 11,000 වන යානාව A 321XLR මාදිලියට ඇයට් වන අතර 2022 මුල් කාර්බන් දී මෙහෙයුම් සඳහා වික්කිරීම නිශ්චාදක වියාර්බස් සැලසුම් කර ඇත.



ගුවන්සර

Guwansara™

ගුවන්සර තොමොසික සගරාව

ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම උසස් පෙළ පාහැලු
ප්‍රස්ථානාල වෙත නොමිලයේ නිකුත් කරනු ලබයි.



**ගුවන්සේවා නිර්මාණ සහ
ප්‍රවෘත්ති වාර්තාකරණයට
මුදල් අවස්ථාවක්**

ගුවන්සර සගරාව සඳහා ගුවන් කර්මාන්තය ආශ්‍රිත සිදුවීම් ඔබවත් වාර්තා කළ හැක. ඔබ පාසලේ / පරදේශයේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ කිසියම් වැඩසටහනක් සිදුවේ නම් ඒ හා සම්බන්ධ තොරතුරු අප වෙත යොමුකරන්න. තවද ගුවන්සර සගරාව සඳහා ලිපි, රචනා, නිර්මාණ, පරිවර්තන සහ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ ඔබ දැන් කරෙනු අප වෙත යොමුකර ඇතුළු නිර්මාණයේ දායකත්වය ලබාදිය හැකිය. ගුවන්සර සගරාව නොමිලයේ නිකුත් කරන බැවින් මුද්‍රණය කරනු ලබන්නේ සිම්ත පිටපත් සංඛ්‍යාවකි. පසුගිය කළාප www.caa.lk වෙති අධ්‍යියට ප්‍රවීශීමෙන් ලබාගත හැකිය.



විමසීම්

ගුවන්සර සගරාව,
සිවිල් ගුවන්සේවා
ප්‍රවර්ධන ඒකකය,
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා
අධිකාරය,
අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර,
කොළඹයක.

දු.අ. : 0112 35 88 00

ඊ-මේල් : nilantha@caa.lk

විදේශීය ගුවන් සමාගම් රුස්සක් නොවැම්බර් සහ දෙසැම්බර් මාස වල තම ගමනාන්තය ලෙස ඉ ලංකාව තොරු ගනිමින් මගි ප්‍රවාහන ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කිරීම යම් ආරම්භ කළ අයුරු.