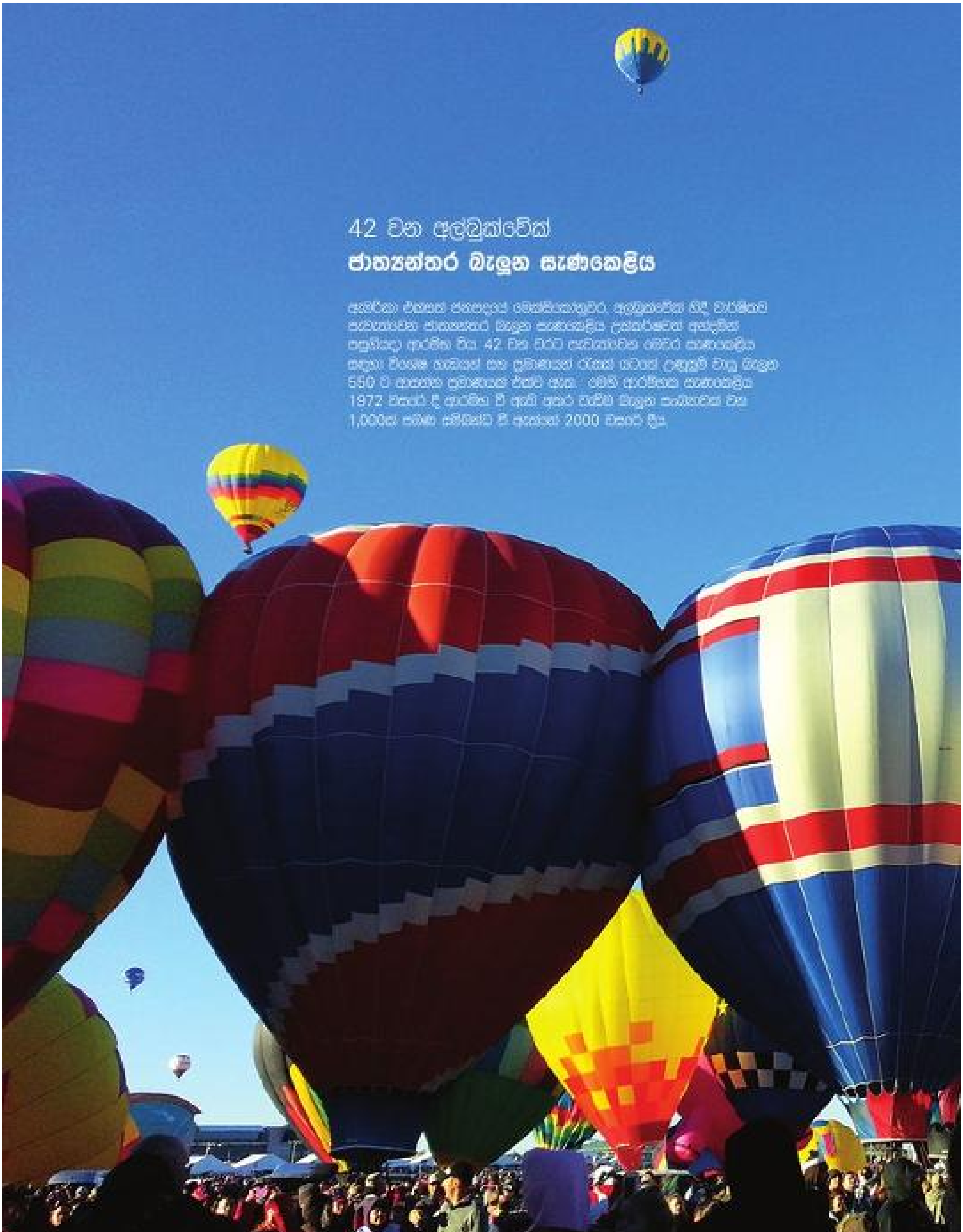
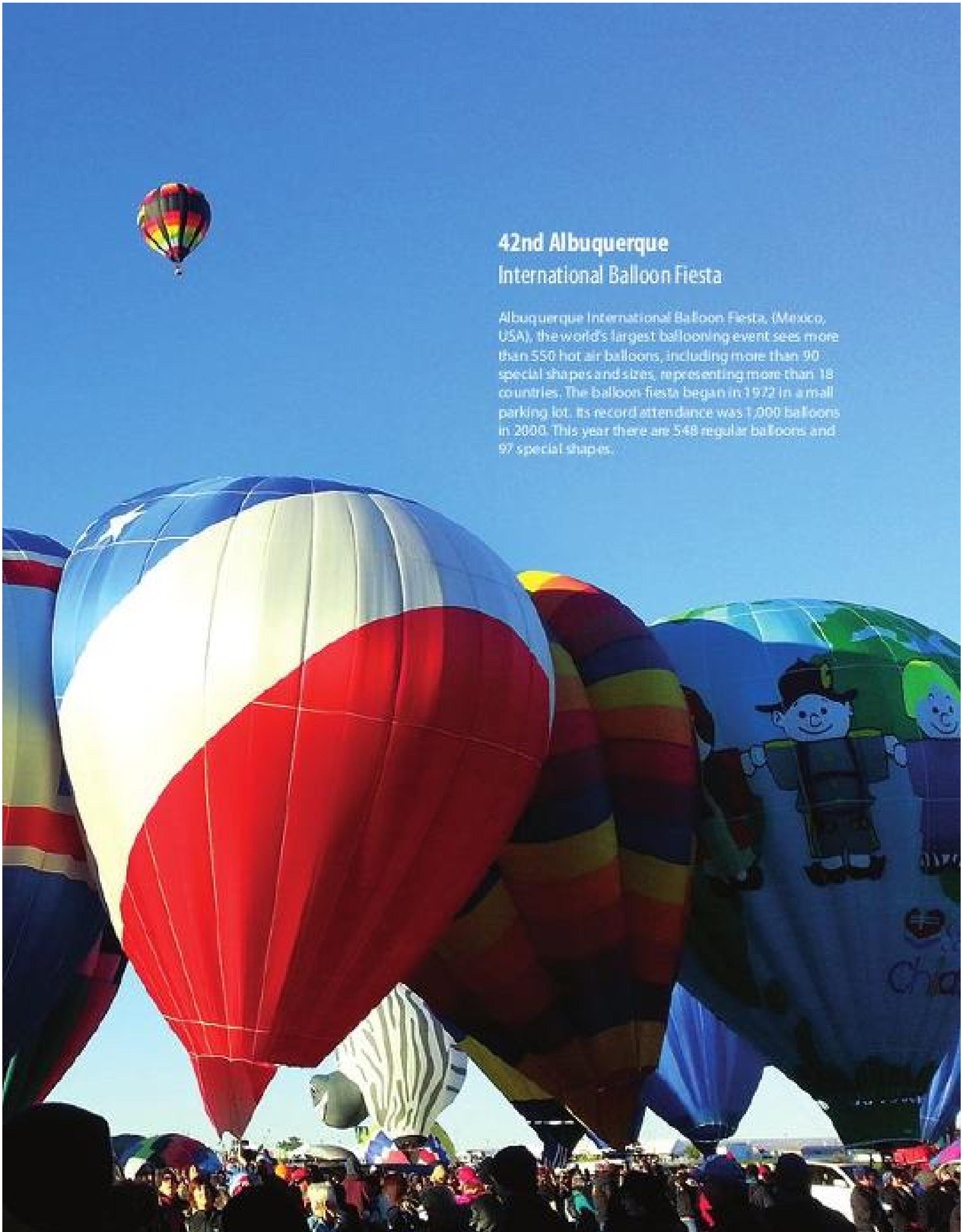
ගුවන්සර
TM
Guwansara
ISSN - 2012 - 6298
සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සඳහා
ජෛව ඉන්ධන
Air Traffic Control
What is it ?
ISSUED FREE OF CHARGE
Registered in the Sri Lanka Press Council under No.
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under
No. QD/140/News/2013
Sri Lanka



42 වන අල්බුකර්කී

ජාත්‍යන්තර බැලූන සැණකෙළිය

අමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ මෙක්සිකෝ නුවර, අල්බුකර්කීහි හිදී වාර්ෂිකව පවත්වනු ලබන ජාත්‍යන්තර බැලූන සැණකෙළිය උත්කර්ෂවත් අන්දමින් පසුගියදා ආරම්භ විය. 42 වන වරට පැවැත්වෙන මෙවර සැණකෙළිය සඳහා විශේෂ හැඩයන් සහ ප්‍රමාණයන් රැසක් ගෙනත් උණුසුම් වායු බැලූන 550 ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් එක්ව ඇත. මෙම ආරම්භක සැණකෙළිය 1972 වසරේ දී ආරම්භ වී ඇති අතර වැඩිම බැලූන සංඛ්‍යාවක් වන 1,000ක් පමණ සම්බන්ධ වී ඇත්තේ 2000 වසරේ දීය.



42nd Albuquerque
International Balloon Fiesta

Albuquerque International Balloon Fiesta, (Mexico, USA), the world's largest ballooning event sees more than 550 hot air balloons, including more than 90 special shapes and sizes, representing more than 18 countries. The balloon fiesta began in 1972 in a mall parking lot. Its record attendance was 1,000 balloons in 2000. This year there are 548 regular balloons and 97 special shapes.

WHAT'S INSIDE

Contents

Feature Articles

ජෛව ඉන්ධන 22

AIR TRAFFIC CONTROL What is it? 30

අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් 40

Future Aviation

අනාගතයේ ගුවන් නියමු නිගයක්.... දරුවන් ගුවන් කර්මාන්තයට 54

ගුවන් නියමු තනතුරු සඳහා කාන්තාවන්ගේ අවශ්‍යතාවය 94

ත්‍රාසජනක ගුවන් ගමනක් සඳහා ජෙට්පැක් 92

News

හිරු දෙවරක් පෑයූ ගුවන් ගමනට වසර 70 යි 57

ග්‍රාමීය දරුවන් ගුවන් කර්මාන්තයට ආකර්ෂණය කරගැනීම අත්‍යාවශ්‍යයි 58

එයාර්බස් 350 යානයේ කුළුඳුල් ගුවන් ගමන 68

Entertainment

පන්සබයේ අපූරු ගුවන්යානා දේවාලය 34

යුධ ගුවන් යානා MIG-29 46

Red Tails 98

EDITORIAL

Editor in Chief Dev Samarajeewa	**ප්‍රධාන සංස්කාරක** දේව් සමරජීව
Editor Chandima Kodithuwakku	**සංස්කාරක** චන්දිමා කොඩිතුවක්කු
Managing Editor Manjula Wickramanayake	**කළමනාකරණ සංස්කාරක** මංජුලා වික්‍රමනායක
Aviation News Editor Ishara Gunawardena	**ගුවන්සේවා පුවත් සංස්කාරක** ඉෂාර ගුණවර්ධන
Editorial Board Gimhan Dabarera Nilantha Tennakoon Yohan Tennakoon Dulanjali Mapitiyage Gayani Millawithanachchi	**සංස්කාරක මණ්ඩලය** ගිම්හාන් දබරේරා නිලන්ත තෙන්නකෝන් යොහාන් තෙන්නකෝන් දුලාංජලී මාපිටියගේ ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
Circulation Gihan Gunasekara Nuwan Samaranayake Upul Kumara Saman Priyantha Tharanga Amarasinghe Indika Amarasinghe Sisira Kumara	**බෙදාහැරීම් සහාය** ගිහාන් ගුණසේකර නුවන් සමරනායක උපුල් කුමාර සමන් ප්‍රියන්ත තරංග අමරසිංහ ඉන්දික අමරසිංහ සිසිර කුමාර
Design NEO Graphics Romesh Eranda	**පරිගණක පිටු සැලසුම්** නියෝ ග්‍රැෆික්ස් රොමේෂ් එරන්ද
Photography Chandika Lakmal Sagara Indrajith Manjula Marasinghe	**ඡායාරූප** චන්දික ලක්මාල් සාගර ඉන්ද්‍රජිත් මංජුල මාරසිංහ
Print NEO Graphics 143, Udahamulla Station Road, Gangodawila, Nugegoda. Tel: 0112 820 220	**මුද්‍රණය** නියෝ ග්‍රැෆික්ස් 143, උඩහමුල්ල දුම්රියපොළ පාර, ගංගොඩවිල, නුගේගොඩ. දු.ක. 0112 820 220

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

Cover
STORIES

ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි.. යන තේමාව යටතේ අප විසින් ඡායාරූප ගත කරන ලද ඡායාරූපයක් මෙවර ගුවන්සර කවරය කරයි.

[illegible] - [illegible]
ඡායාරූප - චන්දික ලක්මාල්

07

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල නායක සමුළුව
ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් කේන්ද්‍රයක් කරා යන ගමන
තවත් වේගවත් කරාවි

අපේ සටහන

ඔබේ ගුවනේ අපි ද සැරිසරන්නට කැමැත්තෙමු

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ දැක්ම ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින සංවර්ධන ක්‍රියාදාමය පිළිබඳව මා සෙහෙවින් තෘප්තිමත් වන්නෙමි. වයඹ පළාතේ පාසල් සිසුවියක් වශයෙන් මම මෙම ගුවන්සර නම් සඟරාව වරින්වර ළමා පරපුර වෙනුවෙන් එළිදැක්වීම කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට කෘතඥ වෙමි. වර්තමානයේ ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයේ සැබෑ උරුමක්කරුවන් වනුයේ ළමා පරපුරේ අපයි.

ගුවන්සර නම් ග්‍රන්ථයේ කලාපයන් ඔස්සේ දැනුවත්වීමත් එළිදැක්වීම ඇති බව අප දන්නෙමු. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සියවස් සැමරුමෙහි ප්‍රීතිය අපද අත්විඳින්නෙමු. මෙම ගුවන්සර සඟරාව තුළින් සිවිල් ගුවන් සේවාවේ සාධනීය ජයග්‍රහණයන්, ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ සියවසක අභිමානය, පසුගිය කලාපවලින් විවිධ පුද්ගලයන් ගුවන් සේවයට කළ මෙහෙවරයන්, වත්මන් ජනාධිපතිතුමන් හම්බන්තොට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ඉදිකළ ආකාරයත්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ දසනායක මහතා පිළිබඳවත් අප මහා දැනුමක් හා අවබෝධයක් ලබාගත්තෙමු.

වයඹ පළාතේ, පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ, හලාවත අධ්‍යාපන කලාපය කේන්ද්‍රකර ගනිමින් හලාවත සේනානායක මධ්‍ය විද්‍යාලයේ පැවති වැඩසටහන පිළිබඳව ඡායාරූප හා තොරතුරු මා දුටුවෙමි. ඒ ගුවන්සර සඟරාව තුළිනි. එහිදී අප පාසලේ සිසුන් ඉන් ලැබූ අත්දැකීම් හා දැනුම මෙන්ම අවබෝධය සහ විනෝදය වැනි දෑ මා මෙම සඟරාව කියවා ලබාගතිමි.

වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාව නිල් අහස ජය ගැනීම කෙරෙහි මා මෙන්ම සමස්ත ප්‍රජාවම ද මහත් වූ අභිමානයකින් සිටිති. ගුවන්සර සඟරාව මා අතට පත්වූයේ එය අප පාසලට ලැබුණු පළමු දිනයේ දීම ය. එය දුටු පමණින්ම මා මහත් ආස්වාදයක් ලැබුවෙමි. ආසියාවේ ආශ්චර්යය කරා ශ්‍රී ලංකාව මෙහෙයවීමේ දී සිවිල් ගුවන් සේවාවේ දායකත්වය පිළිබඳ නැවුම් ආකල්පයක් අප හදවත් තුළ ජනිත විය. සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රගතිශීලීත්වය අතින් ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයේ 19 වන ස්ථානය මෙන්ම ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සිව්වන ස්ථානයට සහ දකුණු ආසියාවෙහි ප්‍රථම ස්ථානයත් දිනාගත් බව මා දැනගනු ලැබුයේ මෙම ගුවන්සර සඟරාවෙනි.

ප්‍රථම පර්යේෂණ ගුවන් යානය මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වෙත පැමිණීමත්, ලොව ප්‍රසිද්ධ බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමත්, නැගෙනහිර පළාතේ අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ රැසක් නවීකරණය වන අයුරුත්, මිහින් ලංකා ගුවන් සේවයේ ගුවන්යානා සංචිතයට නව ගුවන් යානයක් එක්වීමත්, පෘථිවි වායුගෝලය සැරදු වූ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සන්නිවේදන චන්ද්‍රිකාව හා එහිලා අප නොදත් බොහෝ දෑ මෙම ගුවන්සර මඟින් දැනගැනීම ලැබිමි.

කටුනායක හා රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ වලටත් වඩා වැඩි පහසුකම් ලබමින් හා නවීන තාක්ෂණික මෙවලම් යොදාගනිමින් කාර්යක්ෂම සේවාවක් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළින් ලැබෙනු ඇතැයි යන්නට තරම් සාධක ගුවන්සර සඟරාව තුළින් අපට වටහාදීම පිළිබඳව තුති පුදකමි.

උමේෂා ජයංගනී
13 - ඒ ශ්‍රේණිය
කණ්දුල්ල ධර්මරාජ මහා විද්‍යාලය
ඇලියාපිටිය

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල නායක සමුළුව

ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් කේන්ද්‍රයක් කරා යන ගමන තවත් වේගවත් කරාවි

සාකච්ඡා කළේ
දේවි සමරවීර

මෙම වසරේ නොවැම්බර් මාසයේ ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වීමට නියමිත පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ සංවර්ධන ක්‍රියාවලියට මෙන්ම ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අනාගතය වෙනුවෙන් බලපාන අයුරු පිළිබඳ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා විසින් දක්වන ලද අදහස් වීදැක්මේ.

ගරු ඇමතිතුමනි, පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය නායක සමුළුව පිළිබඳව හැඳින්වීමක් කළොත්?

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලය කියන්නෙ බ්‍රිතාන්‍ය අධිරාජ්‍යයට යටත්ව තිබුණු ඩොමිනියන් රටවලින් හා නිදහස දිනාගත් යටත් විජිතවලින් සමන්විත බ්‍රිතාන්‍ය නායකත්වය යටතේ බිහිවූ ජාත්‍යන්තර සංවිධානයක්. ඉතින් මේ වසරේ නොවැම්බර් මාසයේදී අපේ රටේ පැවැත්වෙන්නේ 22 වන පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව. දීර්ඝ ඉතිහාසයක් තිබී පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වීමට ලැබීම රටක් වශයෙන් වගේම කලාපීය වශයෙන් ආසියානු කලාපය මෑත කාලය තුළ ලබාගන්නා වූ සුවිශේෂී ජයග්‍රහණයක්.

පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලයේ සාමාජිකත්වය වඩාත් වර්ධනය වන්නට පටන් ගන්නේ දෙවන ලෝක යුද්ධයෙන් පසුව තමයි. ඒ බ්‍රිතාන්‍ය අධිරාජ්‍ය වාදයෙන් නිදහස්වූ රටවල් ප්‍රමාණය වැඩිවීමත් සමගයි. මේ වන විට මෙහි සාමාජික සංඛ්‍යාව රටවල් 54ක් වෙනවා.

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල සමුළුව 1971 වෙනකන්ම පවත්වලා තියෙන්නෙ බ්‍රිතාන්‍යයෙයි. 1971 වසරේදී තමයි මුල් වරට බ්‍රිතාන්‍යයෙන් පිටත එනම් සිංගප්පූරුවේ දී මෙම සමුළුව පවත්වන්නෙ. 1971 පටන් පොදු රාජ්‍ය

මණ්ඩල සමුළුව විවිධ රටවල්වල අගනුවර වලදී පවත්වනු ලබනවා. මෙහිදී ප්‍රධාන කොටම සිදුකෙරෙන්නේ පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලයට අයත් රටවල පොදු ප්‍රශ්න පිළිබඳව මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ප්‍රශ්න පිළිබඳවත් සාකච්ඡා කිරීමයි.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, 2013 පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල නායක සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවට ලැබීම ඔබතුමා දකින්නෙ කොහොමද?

ඇත්තටම මේ සමුළුව අපේ රටට ඉතා

මෙවැනි සමුළුවකදී රටේ ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ කටයුතු, පොදු සංවර්ධනය වගේ දේවල් හඳුනාගෙන ඒ පිළිබඳ සාකච්ඡා කරමින් ඊට අවශ්‍ය වෙන පිළියම් සොයාගන්නටත් ලැබීම විශාල පිටිවහලක්. අවුරුදු 30ක් තිබුණු යුද්ධයෙන් පස්සෙ අපේ රට සංවර්ධනය කරා ශීඝ්‍ර ගමනක යෙදෙනවා. විශේෂයෙන් මෙවැනි අවස්ථාවක රටේ දියුණුවේ ප්‍රධාන සාධක වන වෙළෙඳ කටයුතු, සංචාරක ව්‍යාපාරය ඇතුළු පොදු සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳ සමුළුවට පැමිණෙන රාජ්‍ය නායකයින් සමග පෞද්ගලිකව සාකච්ඡා කිරීමේ හැකියාවත් අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමාට ලැබෙනවා. එතුමා ඒ අවස්ථාවන් නිසි පරිදි ප්‍රයෝජනයට ගනීවි.

පුවිශේෂයි. මෙක අපිට වෙස්වලාගෙන ලැබුණු ආශීර්වාදයක් කියලයි මම හිතන්නෙ. අපේ රටේ මුල්වරට 1976 වසරේ දී සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනිය නොබැඳි ජාතීන්ගේ රාජ්‍ය නායක සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ පවත්වනු ලැබුවා. ඒ අනුව බැලුවාම 1976 වසරට පස්සෙ අපට ලැබෙන විශාලතම ජාත්‍යන්තර සමුළුව මෙයයි. අනිත් පැත්තෙන් අවුරුදු 30කට පස්සෙ ආසියානු රටක පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලයීය නායක සමුළුවක් පැවැත්වෙන ප්‍රථම අවස්ථාවත් මේක තමයි. අවසන් වරට ආසියාව තුළ මේ සමුළුව පවත්වන්නේ 1983දී, ඒ ඉන්දියාවේ. එහි සභාපතිත්වය දැරුවේ අපි කවුරුත් දන්න ඉන්දිරා ගාන්ධි මැතිනියයි. ඉතින් අවුරුදු 30කට පස්සෙ ආසියානු කලාපය නියෝජනය කරමින් ශ්‍රී ලංකාවට කැපී පෙනෙන ජාත්‍යන්තර භූමිකාවක් නිරූපණය කළ හැකි අවස්ථාවක් ලැබීම අපි සියලු දෙනාටම ආඩම්බරයට කාරණයක්.

මෙවැනි සමුළුවකදී රටේ ජාත්‍යන්තර වෙළෙඳ කටයුතු, පොදු සංවර්ධනය වගේ දේවල් හඳුනාගෙන ඒ පිළිබඳ සාකච්ඡා කරමින් ඊට අවශ්‍ය වෙන පිළියම් සොයාගන්නටත් ලැබීම විශාල පිටිවහලක්. අවුරුදු 30ක් තිබුණු යුද්ධයෙන් පස්සෙ අපේ රට සංවර්ධනය කරා ශීඝ්‍ර ගමනක යෙදෙනවා. විශේෂයෙන් මෙවැනි අවස්ථාවක රටේ දියුණුවේ ප්‍රධාන සාධක වන වෙළෙඳ කටයුතු, සංචාරක ව්‍යාපාරය ඇතුළු පොදු සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳ සමුළුවට පැමිණෙන රාජ්‍ය නායකයින් සමග පෞද්ගලිකව සාකච්ඡා කිරීමේ හැකියාවත් අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමාට ලැබෙනවා. එතුමා ඒ අවස්ථාවන් නිසි පරිදි ප්‍රයෝජනයට ගනීවි.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මේ සමුළුව තුළින් අපට ලබාගත හැකි ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ගැනත් සඳහන් කළොත්?

ඇත්තටම මෙවැනි රාජ්‍ය නායක සමුළුවකදී රටේ සංවර්ධන ක්‍රියාදාමය තුළ ඒවායේ දිගුකාලීන හා කෙටිකාලීන අවශ්‍යතාවන් පිළිබඳවත් සැලකිල්ලට ලක්වෙනවා. මෙහිදී කෙටිකාලීන ප්‍රතිලාභ විදියට දකින්න පුළුවන් රටවල් 53ක රාජ්‍ය නායකයින් සහ නියෝජිතයින් ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමේදී ඔවුන් විශාල විදේශ විනිමය ප්‍රමාණයක් අරගෙන තමයි අපේ රටට එන්නෙ. අනික සමුළුව පැවැත්වෙන සම්පූර්ණ කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳව සමස්ත ලෝකයේම අවධානය යොමුවෙනවා. එය රටේ තිරසාරභාවයට වගේම සංචාරක ව්‍යාපාරය තව තවත් දියුණු කර ගන්නටත් විශාලව පිටිවහලක් වේවි. අනිත් අතින් දියුණු රටවල රාජ්‍ය නායකයින් සමග සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් තවත් විශේෂ අවස්ථා ලබාගන්නටත් හැකිවේවි.

ඒවගේම මේ සමුළුවට සමගාමීව සිදුකරනු ලබන ව්‍යාපාරික සැසිය තුළිනුත් අපේ රටට ඒ රටවල සිටින දැවැන්ත ව්‍යාපාරිකයන්ගේ ආයෝජන අවස්ථා ලබාගැනීමට ලැබෙන ඉඩකඩත් ඉතා විශාලයි. අනික අපි අපේ ආයෝජන අවස්ථාවන් ගැන රටවල් 53කට ගිහින් කියනවාට වඩා ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන රාජ්‍ය නායකයන්ට සහ ව්‍යාපාරික පිරිස්වලට අපේ ආයෝජන අවස්ථා ගැන පෙන්වාදීම වඩා වැදගත් බව තමයි මගේ අදහස.

අමාත්‍යතුමනි, ඔබතුමා විශ්වාස කරනවාද මෙම අවස්ථාව අපිට ප්‍රයෝජනවත් වෙයි කියලා?

ඇයි නැත්තේ... අපිට අපේ ජීවිතයේ හැමදෙයක්ම ධන සහ ඍණ විදියට දකින්න පුළුවන්. මේකටත් ඒක පොදු ධර්මතාවයක්. හැබැයි අපි මතක තබාගත යුතුයි මේක අපේ රටේ ජනතාවගේ නායකත්වය පිළිබිඹු වන අවස්ථාවක්. අභියෝග දැරීමේ අපේ ශක්තිය පැහැදිලි වන අවස්ථාවක්. සියල්ලටම වඩා ඒක වැදගත්. අපිට හිතන්න වෙනවා මේ සමුළුව මීට පෙර 2011 ඕස්ට්‍රේලියාවේ පැවැත්වුණ අවස්ථාව සහ ඊට පෙර 2009 ට්‍රිනිඩෑඩ් සහ ටුබැගෝ කියන රටවල පවත්වපු අවස්ථාවන්. ඔවුන් ලාභ ලැබුවද නැද්ද? කියන එකත්. අපි මේකට යන වියදම වගේම ඉන් ලැබෙන ප්‍රතිලාභත් ඉතා විශාලයි. මම නං හිතන්නෙ ප්‍රතිලාභ ලබාගන්න බැහැ, නිකං ඉඳල ඒ

තියන්නෙ කිසිම වියදමක් නැතිව. වියදමක් තියන්නෙ අපි අනාගතය වෙනුවෙන් කරන ආයෝජනයක්. ඒක නිසා අපි මේ සමුළුව පිළිබඳ යහපත් ආකල්පවලින් සිතන්න ඕන.

අනික මේ වෙලාවේ අප හමුවේ තියන අභියෝගත් එක්ක මේ සඳහා රටවල් 53ක් නියෝජනය කරමින් එම රටවල නායකයින් හෝ ඔවුන්ගේ සුවිශේෂ නියෝජිතයින්ගේ පැමිණීම අපේ මේ පුංචි රට වෙනුවෙන් කරන විශාල කැපකිරීමක්. අපි මේ අවස්ථාව පාවිච්චි කරන්න ඕන විදේශීය දෙමළ ඩයස්පෝරාව සහ අපේ විරුද්ධවාදීන් යුද්ධයෙන් පස්සෙ තත්ත්වය ගැන ලෝකයට කියන බොරු ප්‍රචාරවල ඇත්ත තත්ත්වය ප්‍රායෝගිකව ලෝක නායකයින්ට පෙන්නල දෙන්න.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මේ තුළින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට ලැබෙන වාසි මොනවද?

මේ තුළින් අපි ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් කරා යන ගමන් තවත් වේගවත් වේවි. මෙම සමුළුව සඳහා පැමිණෙන සියළු දෙනා පැමිණෙන්නෙත් බොහෝවිට අපේ ගුවන් සේවයක් භාවිත කරමින්. ඒ පිළිබඳ අපිට දැනටමත් තොරතුරු වාර්තා වෙනවා. ඒ නිසා අපි මේ වන කොටත් මෙම සමුළුවේ නිල ගුවන් ගමන් හිමිකාරීත්වය අපේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයට ලබාදී තිබෙනවා. මේ තුළින් අපිට ලැබෙන්නේ උණුසුම් පිළිගැනීමක්. ඒ හරහා අපිට අපේ සුරක්ෂිත ගුවනේ යහපත් නාමය මුළු ලෝකයටම කියන්න පුළුවන්. ඒවා ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් දහසකින්වත් කරන්න බැරි දේවල්.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මේ තුළින් මත්තල ගුවන් තොටුපළටත් වාසියක් ලැබේවිද?

ඇත්තටම ඔව්. අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ වගේම අපේ බලාපොරොත්තුවත් ඒක. මොකද මේ අපි කාලෙක් වාසනාවට ලැබෙන අවස්ථාවක්. අපේ රටේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ විවෘත කරල මාස කිහිපයක් තුළ මෙවැනි විශාල මට්ටමේ ජාත්‍යන්තර ක්‍රියාවලියකට අවතීර්ණ වෙන්න ලැබෙන එක. මේක අපි අවස්ථාවක් කරගන්න ඕන මත්තල ගුවන් තොටුපළ

මේ සමුළුව මීට පෙර 2011 ඕස්ට්‍රේලියාවේ පැවැත්වුණු අවස්ථාව සහ ඊට පෙර 2009 ට්‍රිනිඩෑඩ් සහ ටොබැගෝ කියන රටවල පවත්වපු අවස්ථාවන්. ඔවුන් ලාභ ලැබුවද නැද්ද? කියන එකත්. අපි මේකට යන වියදම වගේම ඉන් ලැබෙන ප්‍රතිලාභත් ඉතා විශාලයි. මම නං හිතන්නෙ ප්‍රතිලාභ ලබාගන්න බැහැ නිකං ඉඳල ඒ කියන්නෙ කිසිම වියදමක් නැතිව. වියදමක් කියන්නෙ අපි අනාගතය වෙනුවෙන් කරන ආයෝජනයක්. ඒක නිසා අපි මේ සමුළුව පිළිබඳ යහපත් ආකල්පවලින් සිතන්න ඕන.

ගරු අමාත්‍යතුමා පාසල් දරුවන් සමග එක්ව ගුවන් සංදර්ශනයක් නරඹමින්...

> රටේ ගමන් මගට තීරණාත්මක බලපෑම් එල්ලවූ හැම වෙලාවකම, විවිධ මත දරන අය එහෙම කිව්වා. යුද්ධය දිනන්නට පටන් කරන කොට මුදල් විනාශ කරනවා කිව්වා. මාර්ග හදනකොට, වරාය හදනකොට, ගුවන් තොටුපළ හදනකොට එහෙමයි කිව්වා. අද මේ සමුළුවට වියදම් කරන හැමදෙයක්ම රටට ආයෝජනයක් වෙනවා. ඒවායේ උරුමය ලබන්නේ අපේ අනාගත දරුවෝ. සමුළුව නිසා සිදුකරන සෑම දෙයක්ම කරන්නෙ රටට අවශ්‍ය විදියට.

ගැන තවදුරටත් ලෝකය දැනුවත් කරන්න. මත්තල පරිසර හිතකාමී ගුවන් තොටුපළක් වන නිසා විදේශිකයින්ගේ විශේෂ අවධානයක් දිනාගනියි කියල මා විශ්වාස කරනවා. ඒ තුළින් අපිට හැකිවේවි අනාගතයේදී තවත් නව ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් මත්තල, රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ වෙත ගෙන්වාගන්න.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, මෙවර සමුළුවේදී අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමාට මේ සභාපතිත්වය හිමිවෙනවා නේද?

ඔව්. ඒකත් අපිට රටක් වශයෙන් සතුටු වෙන්න පුළුවන් ඉතා වැදගත් අවස්ථාවක්. 1976 වසරේ දී සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනිය නොබැඳි ජාතීන්ගේ රාජ්‍ය නායක සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ පවත්වනු ලැබීමෙන් පස්සෙ තමයි අපිට මේ අවස්ථාව ලැබෙන්න යන්නෙ. දෛවෝපගත අයුරින් මෙවර සමුළුවේත් නායකත්වය දරන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ අපේ ජනාධිපතිතුමා වීමත් විශේෂයි. මම හැඟීමෙන් කියන්නේ මේක ඓතිහාසික අවස්ථාවක්. රට බේරාගත් නායකයාට පොදුනමේ ආශිර්වාදයත් හිමි බව තමයි මට නම් දැනෙන්නේ. එතුමා මේ තනතුර හොබවන්න ඉතාම සුදුස්සෙක් වගේම මේ අවස්ථාව අපේ රටේ දැනට සිදුවන සංවර්ධන ක්‍රියාදාමය දෙගුණ තෙගුණ කරන්න එතුමා යොදාගන්න බව සහතිකයි.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, බාල පරපුරට මෙම සමුළුව කොයි විදියටද වැදගත් වෙන්නෙ?

අපේ කුඩා කාලෙ මේ රටේ ප්‍රථම අගමැතිනිය ගරු සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මැතිනිය නොබැඳි සමුළුවේ නායකත්වය ගන්නකොට අපි පොඩි එවුන්. වයස අවුරුදු 12ක් විතර ඇති. අපේ තාත්ත ඒ සමුළුව කාලෙ දේශපාලන නායකයෙක් විදියට හැසිරුණු හැටි අපි බලාගෙන හිටියා. රටේ නායිකාව අභිමානයෙන් යුක්තව විදේශ රටවල නායකයින්ට ලබාදුන් ගාම්භීර නායකත්වය අපේ පුංචි හිත්වලට කාවැදිලා අපිට මහා අමුත්තක් දැනුනා. එදා එතුමිය නායකත්වය

> මා කලිනුත් සඳහන් කළා මේ සමුළුව වෙනුවෙන් කරන සෑම වියදමක්ම දීර්ඝකාලීන ආයෝජනයක් වන බව. ඊට අමතරව යුද්ධය නිසා වසර 30ක් විනාශවුන රට යළිත් ගොඩනැගෙන විදිය විදේශ රටවල නායකයින් දැනගනීවි. ඒ තුළින් අපට අවලාද නගන රාජ්‍යයන් තමන්ගේ හෘද සාක්ෂියට අනුව කටයුතු කළහොත් අපිට එය ඉදිරියේදී ඉතා යහපත් දෙයක් වේවි. තවත් අතකින් මේ රටට පැමිණෙන විදේශ නායකත්වයන් අපේ රටේ පැවති ප්‍රෞඪ සංස්කෘතිය හා ශ්‍රී ලාංකික අනන්‍යතාවය දකීවි. ඒවා අපේ කටයුතු සඳහා හොඳ තෝතැන්නක් සපයාවි. අනෙක් අතින් ඒ රටවල ව්‍යාපාර ප්‍රජාව අප රටේ ඇති ආයෝජන අවස්ථා හඳුනා ගනීවි.

දුන්නෙ රටවල් තිහිපයකට. ඒත් අද පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලයේ රටවල් 54ක් තරම් ප්‍රමාණයකට අපේ ජනාධිපතිතුමා නායකත්වය දෙන්න සූදානමින් ඉන්නෙ. මේ සිදුවීම දිහාවෙ වැඩිහිටියන් තුනක විදියට බලල පොඩි අයට වැරදි දේ උගන්වන එක වැරදියි. පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩල සාමාජිකත්වය දරන්නේ බොහොමයක් යටත් විජිත රටවල්. ඒ තියන්නෙ හිරු නොබසින අධිරාජ්‍යයට අයිතිවෙලා තිබුණ රටවල්. අපේ රටත් ඊට අයත් වුවක්. අපේ රටවලට ඒ කාලෙ නායකත්වය දුන්න ඩුවුන්ට්‍රිල්ල, බාන්ස්ල, ෆෙඩ්රික් නෝත්ල අපේ රටවල සාරය උරාගෙන තිබ්බ. අපි වගේ රටවල සංස්කෘතික පදනම විනාශ කෙරුව. එදා එහෙම පාලනයකට නායකත්වය දුන්න රටවල නායකත්වයට අපි වගේ කුඩා රටක පාලකයෙක් දවසකට හරි නායකත්වය ලබාදෙන එක අපේ වත්මන් දරුවන්ට නැවත හිතන්නට පරිසරය හදාවි.

ගරු අමාත්‍යතුමනි, නමුත් විවිධ පුද්ගලයින් චෝදනා කරනවා මෙහි පුද්ගලයෙකුට නායකත්වය ගන්න කරන වියදමක් ලෙස?

රටේ ගමන් මගට තීරණාත්මක බලපෑම් එල්ලවූ හැම වෙලාවකම, විවිධ මත දරන අය එහෙම කිව්ව. යුද්ධය දිනන්නට සටන් කරනකොට මුදල් විනාශ කරනව කිව්ව. මාර්ග හදනකොට, වරාය හදනකොට, ගුවන් තොටුපළ හදනකොට එහෙම කිව්ව. අද මේ සමුළුවට වියදම් කරන හැමදෙයක්ම රටට ආයෝජනයක් වෙනවා. ඒවායේ උරුමය ලබන්නේ අපේ අනාගත දරුවො. සමුළුව නිසා සිදුකරන සෑම දෙයක්ම කරන්නෙ රටට අවශ්‍ය විදියට. අපේ ගුවන් තොටුපළ පහසුකම් පුළුල් කරනවා, අලංකාර කරනවා වගේම පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුවේ නිල ගුවන් සත්කාරය සිදුකරන්නේ අපේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම. පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩල නිල ලාංඡනය සමග අපි ලෝකයේ විවිධ රටවලට පියාසර කරනවා. මේ තුළින් ලෝකයේ අවධානය අප වෙත ලබාගැනීමටත් ඒ තුළින් අපේ ජාතික ගුවන් සේවයට සංචාරක ආකර්ෂණය ලබාගැනීමටත් හැකිවීම වැදගත් කාරණයක්.

අනෙක් අතින් ගුවන් යානාවල ආරක්ෂාව හා නිරුපද්‍රිතභාවය වෙනුවෙන් අපි විශේෂ වැඩපිළිවෙළ යොදනවා. මේ සියලු කරුණු කාරණා වලින් අපේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට පැවරෙන වගකීම ඉටුකිරීම සඳහා අපි නවමු ජාත්‍යන්තර අත්දැකීමක් ලබනවා. ඒ වෙනුවෙන් අපි ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ග ඔස්සේ අපේ ගමන් මග තවතවත් යාවත්කාලීන වීම ඉතාමත් හොඳ ප්‍රවණතාවයක්.

ඔබතුමා හිතන ආකාරයට මේ තුළින් අපට ලැබිය හැකි දීර්ඝකාලීන ප්‍රතිලාභ කවරේදැයි කෙටියෙන් විග්‍රහ කළොත්?

මා කලිනුත් සඳහන් කළා මේ සමුළුව වෙනුවෙන් කරන සෑම වියදමක්ම දීර්ඝකාලීන ආයෝජනයක් වන බව. ඊට අමතරව යුද්ධය නිසා වසර 30ක් විනාශවුන රට යළිත් ගොඩනැගෙන විදිය විදේශ රටවල නායකයින් දැනගනීවි. ඒ තුළින් අපට අවලාද නගන රාජ්‍යයන් තමන්ගේ හෘද සාක්ෂියට අනුව කටයුතු කළහොත් අපිට එය ඉදිරියේදී ඉතා යහපත් දෙයක් වේවි. තවත් අතකින් මේ රටට පැමිණෙන විදේශ නායකත්වයන් අපේ රටේ පැවති ප්‍රෞඪ සංස්කෘතිය හා ශ්‍රී ලාංකික අනන්‍යතාවය දකීවි. ඒවා අපේ කටයුතු සඳහා හොඳ තෝතැන්නක් සපයාවි. අනෙක් අතින් ඒ රටවල ව්‍යාපාර ප්‍රජාව අප රටේ ඇති ආයෝජන අවස්ථා හඳුනා ගනීවි. එහිදී ඔවුන් සිදුකරන ආයෝජනයන් අපේ රටේ ආර්ථික සංවර්ධනයටත් සෘජුවම බලපාවි. සියල්ල දෙස අනුභවාදීව දකිනවාට වඩා යහපත් මනසකින් යුතුව මේ දෙස බලන එක තමයි වැදගත් වෙන්නේ.

මේ රටේ ගමන අඳුනන නායකයෙක්, රටට ආදරය කරන නායකයෙක් විදියට වගේම සෘජුව අදහස් ප්‍රකාශ කරන නායකයෙක් විදියට ලෝකයේ බලවත් රටවල් රැසක් නියෝජනය කරන පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුවේ නායකත්වය වසර 02කට හෙබවීමම දැවැන්ත ආයෝජනයක් ලෙසයි මා දකින්නේ. අපේ දරුවන්ට අවසන් වශයෙන් මා කියන්නේ ඒ අභිමානවත්, අසිරිමත් සිදුවීම ජීවිතයේ අත්දැකීමක් කොට ගෙන රටට යහපත් නායකත්වයක් දෙන්නට තම ජීවිත හැඩගස්වා ගන්න මේ සමුළුව තුළින් ලැබෙන අත්දැකීම් උපයෝගී කර ගන්නා ලෙසයි.

දශක 4ක දේශපාලන අත්දැකීම්වලින් පරිණත

අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමා

ශ්‍රී ලංකාව පොදු රද මඬුලු සභාපතිත්වයට රැගෙන යාම සියලු ශ්‍රී ලාංකිකයින්ට අභිමානයක්...

සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය
ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා

සාකච්ඡා කළේ
දේවි සමරජීව

පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව වෙනුවෙන් මේ දිනවල රජය වැඩි අවධානයක් යොමුකරමින් ඒ හා අදාළ විශේෂ කටයුතු රාශියක් ඉටුකරමින් සිටී. මෙම සමුළුව හා සමගාමීව සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයටද පැවරෙන්නේ ඉතා විශාල වගකීම් සම්භාරයකි. සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යතුමන් සමගින් එකව මේ සියළු කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමන් ලබාදෙන්නේ සුවිසල් දායකත්වයකි. ඒ වැඩ රාජකාරී මධ්‍යයේ වුවද මොහොතකට අප හා එක්වූ සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමන් පොදුරාජ්‍ය මාණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුව සහ වත්මන් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ දක්වන ලද අදහස් කිහිපයකි මේ..

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, කොළඹ -කටුනායක අධිවේගී මාර්ගය විවෘත කිරීමත් සමග ගුවන් තොටුපළ සේවාවන්ට සහ සංචාරක කර්මාන්තයට ඇතිවන බලපෑම මොන වගේද?

ඇත්තටම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළ 1967 වසරේ දී තමයි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් බවට පත්වන්නේ. කටුනායක, ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් බවට පත්වෙලා මේ වන විට වසර 50 කට ආසන්න වෙමින් තිබෙන්නේ. එතැන් පටන් මේ වන විට ගුවන් තොටුපළ මඟින් වසරකට හසුරුවන මගීන් ප්‍රමාණය මිලියන 07ක් ඉක්මවා ගිහින්. තවද පසුගිය වසරේදී (1912-2012) අපි ගුවන් සේවාවේ ශත සංවත්සරය සැමරුවා. තවදුරටත් පැවසුවොත් පසුගිය වසරේ පමණක් සංචාරකයින් මිලියනයකට වැඩි ප්‍රමාණයක් හසුරුවා තිබෙන අතරේ 2016 වසර වන විට අපේ බලාපොරොත්තුව එය වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 2.5ක් දක්වා වැඩිකර ගන්න එක.

මේ සියල්ලේ අතරේ අපි අපේ ගුණාත්මක බව වැඩිකරන්න ගුවනේ පමණක් නෙවෙයි ඒ සමග බැඳී ඇති මාර්ග පද්ධතියත් දියුණු කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය කරුණක්. අපේ ජනාධිපතිතුමා අග්‍රාමාත්‍යවරයා ලෙස සිටි කාලයේ මහාමාර්ග විෂයභාර අමාත්‍යවරයා ලෙසත් මේ වෙනුවෙන් සැලසුම් සකස් කරමින් තමයි සිටියේ. ඉන් අනතුරුව එතුමන් ජනාධිපති බවට පත්වූ පසුවත් එය නොකඩවා ක්‍රියාත්මක කළා. ඇත්තටම
අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරිදැක්ම කියන්නේ, එක පාරකට, එක් වරායකට හෝ එක් ගුවන් තොටුපළකට සීමාවූ එකක් නොවෙයි. එය රටපුරා විහිදුණු ක්‍රියාවලියක්. විශේෂයෙන්ම අපි දිනාගත් සාමය සමග අපි ගිය මග වේගවත් ව ඉදිරියට ගමන් කරන්නට, දිනාගත් සාමයේ ප්‍රතිලාභ අත්විඳින්නට අනාගත පරපුරට දායාද කරන මහා ව්‍යාපෘති රාශියක් මේ හරහා අපිට ලැබිල තිබෙනවා.

විශේෂයෙන්ම කටුනායක හා අගනුවර සම්බන්ධ කරන මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉතා ඈත කාලයේ පැමිණි යෝජනාවක්. විවිධ රජයයන් මෙය සාර්ථක කරගන්නට උත්සාහ කළත් විවිධ ගැටළු නිසා ඒක සැබෑවක් වුනේ නැහැ. නමුත් අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ඒක සාර්ථක කරගන්න නිවැරදි නායකත්වයක් ලබාදුන්නා. ඇත්තටම කටුනායක-කොළඹ අතර ගමන් කාලය දැන් විනාඩි 20කට සීමා වෙලා. ඒක අපේ ජනතාව ලැබූ ලොකු ජයග්‍රහණයක්.

ඒ විතරක් නෙවෙයි. ඒ හා සමගම ඉදිරියේදී කොට්ටාව, කඩුවෙල, කඩවත සහ කෙරවලපිටිය වටරවුම් මාර්ගත් මේ සමග එක්වෙන අතරේ ගාල්ල-මාතර අතර අධිවේගී මාර්ගයත් නුදුරේදීම විවෘත වේවි. මේ වන විට කොළඹ වරාය ආසියාවේ ගැඹුරුම වරාය වෙලා අවසන්. එය මීටර 18ක ගැඹුරකින් යුක්තයි. ඉදිරියේදී හම්බන්තොට වරායත් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සමග එක්ව ක්‍රියාත්මක වන බවත් ස්ථිරයි. මේ සියළු කරුණුත් එක්ක අපිට දිවයිනක් ලෙස ජාත්‍යන්තරය සමග නිදහස්ව ගනුදෙනු කරන්න හැකිවෙනවා. ඒ හා සමගම අපේ රටේ පිහිටීමත් එක්ක දේශීයව පමණක් නෙවෙයි ජාත්‍යන්තරවත් විවිධ අභියෝගයන්ට මුහුණදෙන්නට සිදුවේවි. සම්මා සම්බුද්ධාණන් වහන්සේගේ ලංකාගමනයෙන් පසුව අපිට පැමිණි සෑම බාධකයක්ම මැඩගෙන ඉදිරියට පැමිණි ජාතියක් ලෙසම මින් ඉදිරියටත් එම අභියෝග ජයගන්නට හැකිවේවි.

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුවට සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ඇති සූදානම පිළිබඳවත් අපි දැනගන්න කැමතියි...

මේ සඳහා සහභාගිවීමට නියමිත රටවල් සංඛ්‍යාව 53ක් වන අති බහුතරයක් සමුළුව සඳහා පැමිණීම මේ වන විටත් ස්ථිර කර තිබෙනවා. 1976 වසරේ නොබැඳි ජාතීන්ගේ සමුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වූවායින් අනතුරුව එතරම් විශාල රාජ්‍ය නායකයින් ප්‍රමාණයක් අපේ රටට පැමිණෙන ඓතිහාසික අවස්ථාවක් ලෙසත් මෙය හඳුන්වන්න පුළුවන්.

අපේ ජනාධිපතිතුමා අග්‍රාමාත්‍යවරයා ලෙස සිටි කාලයේ මහාමාර්ග විෂයභාර අමාත්‍යවරයා ලෙසත් මේ වෙනුවෙන් සැලසුම් සකස් කරමින් තමයි සිටියේ. ඉන් අනතුරුව එතුමන් ජනාධිපති බවට පත්වූ පසුවත් එය නොකඩවා ක්‍රියාත්මක කළා. ඇත්තටම අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තන ඉදිරිදැක්ම කියන්නේ, එක පාරකට, එක් වරායකට හෝ එක් ගුවන් තොටුපළකට සීමාවූ එකක් නොවෙයි. එය රටපුරා විහිදුණු ක්‍රියාවලියක්. විශේෂයෙන්ම අපි දිනාගත් සාමය සමග අපි ගිය මග වේගවත් ව ඉදිරියට ගමන් කරන්නට, දිනාගත් සාමයේ ප්‍රතිලාභ අත්විඳින්නට අනාගත පරපුරට දායාදකරන මහා ව්‍යාපෘති රාශියක් මේ හරහා අපිට ලැබිල තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම කටුනායක හා අගනුවර සම්බන්ධ කරන මෙම අධිවේගී මාර්ගයේ ඉතා ඈත කාලයේ පැමිණි යෝජනාවක්. විවිධ රජයයන් මෙය සාර්ථක කරගන්නට උත්සාහ කළත් විවිධ ගැටළු නිසා ඒක සැබෑවක් වුනේ නැහැ. නමුත් අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමා ඒක සාර්ථක කර ගන්න නිවැරදි නායකත්වයක් ලබාදුන්නා. ඇත්තටම කටුනායක - කොළඹ අතර ගමන් කාලය දැන් විනාඩි 20කට සීමා වෙලා.

ප්‍රභූ පර්යන්තය විවෘත කළ දින, සැප්තැම්බර් මස 27 අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් සමග බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පරිශ්‍රයේ දී

ඒ විතරක් නෙවෙයි ඒ හා සම්බන්ධව පැවැත්වෙන තරුණ සමුළුව, ව්‍යාපාරික සමුළුව සහ අනෙකුත් වැඩසටහන් වලට සම්බන්ධවීමට ඇති පිරිස 6,000ට ආසන්නයි. මෙම සියළු දූත පිරිස් සඳහා වන සේවා පහසුකම් අප ලබාදිය යුතුයි. ඒනිසා බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හරහා පැමිණෙන මෙම රාජ්‍ය නායකයින් සහ දූත පිරිස් පිළිගන්නට මේ වන විට රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික පිවිසීම සඳහා වන ප්‍රභූ පර්යන්තයේ අළුත්වැඩියා කටයුතු පූර්ණ කර අවසන් කරලා තිබෙනවා. ඒ සමගම ඔවුන් සමග පැමිණෙන දූත පිරිස් සහ නිලධාරීන් සඳහා විශේෂ ආවරණයක් තුළ සියළු පහසුකම් සහිත විශේෂ පිළිගැනීම් මධ්‍යස්ථානයක්, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුවේ වගේම සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකා රේගුව ඇතුළු අනෙකුත් ප්‍රධාන පහසුකම් සපයන සේවාවන් සමග ඒකාබද්ධව පිහිටුවීමට ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් දැනටත් කටයුතු ආරම්භකොට තිබෙනවා.

ඒ වගේම ගුවන් තොටුපළට ගුවන් යානා ගොඩබැස්සවීම සහ පියාසර කිරීම සඳහා අවශ්‍යවන නවීන තාක්ෂණික මෙවලම් පද්ධති එකතු කිරීමටත් ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමග එක්ව ස්ථාපනය කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකර තිබෙනවා.

එසේම අපි සතුටින් කියන්න කැමතියි, මේ ගුවන් තොටුපළට අමතරව මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් මෙම කටයුත්ත සඳහා දායකත්වය ලබාදෙන්න සූදානම් බව. මේ වන විටත් මත්තල ගුවන් තොටුපළ විසින් ගුවන් වාර 1,100කට වැඩි ප්‍රමාණයක් සිදුකර ඇති අතර ඉන් පැමිණි මගීන් ප්‍රමාණය 10,000ක් වන විට නික්ම ගිය පිරිස 19,000ක් පමණ වෙනවා. ඒ වගේම භාණ්ඩ ආනයනය කිලෝග්‍රෑම් 18,000 ක් වන විට භාණ්ඩ අපනයනය කිලෝග්‍රෑම් 25,000 ඉක්මවා තිබෙනවා.

එම නිසා මේ කාලය මත්තල රජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට ඉතාම වැදගත් අවධියක්. ඒ එම කාලය තුළ ගුවන් තොටුපළට ජාත්‍යන්තර අවධානය වැඩියෙන් දිනාගැනීමට අවස්ථාව ලැබෙන නිසා.

ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමනි, ත්‍රස්තවාදය අවසන් කළ පසුව විදේශීය ගුවන් සමාගම් මෙරටට පැමිණීමේ ප්‍රවණතාවයක් දක්වනවා. ඒ ගැනත් ඔබතුමාගේ අදහස් දැනගන්න කැමතියි...

2009 මැයි 19 දා වසර 30ක ව්‍යසනයක් මිලේච්ඡ ත්‍රස්තවාදයත් පරාජයකොට මේ රටේ ජීවත්වෙන සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම් ඇතුළු සියළු ජන කොටස්වලට අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නායකත්වය

යටතේ දිනාදුන් සාමයත් සමඟ විදේශ සංචාරකයින්ගේ ප්‍රමාණය වැඩිවීමත් නිසා තමයි මේ විදේශ ගුවන් සමාගම් අප රටට පැමිණීම ආරම්භ වෙන්නේ. විශේෂයෙන් වසර 15ක පමණ කාලයක් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් නවතා තිබූ බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් (British Airways) ගුවන් සමාගම දැන් සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 03 බැගින් ශ්‍රී ලංකාවට ගමන් කරනවා. එසේම ටර්කිෂ් ගුවන් සේවය (Turkish Airlines), ආසියානු එයාර් ඒෂියා සමාගම (Airasia X), ඕමාන් එයාර් (Oman Air), ෆ්ලයි ඩුබායි (Fly Dubai), ස්පයිස්ජෙට් (SpiceJet), කොරියන් ගුවන් සමාගම (Korean Air), මාලදිවයින් ගුවන් සමාගම (Maldivian Airlines) වගේම

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සීෂෙල්ස් රාජ්‍යයට සිදු කළ නිල සංචාරයෙන් පසු දිවයිනට සම්ප්‍රාප්තවීම

චීන ගුවන් සමාගම (China Eastern Airlines) අපේ ගුවන් තොටුපළේ වටිනාකම හා වැදගත්කම වැඩිකිරීමට එකතු වී තිබෙනවා.

> මේ වන විටත් මත්තල ගුවන් තොටුපළ විසින් ගුවන් වාර 1,100කට වැඩි ප්‍රමාණයක් සිදුකර ඇති අතර ඉන් පැමිණි මගීන් ප්‍රමාණය 10,000ක් වන විට නික්ම ගිය පිරිස 19,000ක් පමණ වෙනවා. ඒ වගේම භාණ්ඩ ආනයනය කිලෝග්‍රෑම් 18,000ක් වන විට භාණ්ඩ අපනයනය කිලෝග්‍රෑම් 25,000 ඉක්මවා තිබෙනවා. එම නිසා මේ කාලය මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට ඉතාම වැදගත් අවධියක්. ඒ එම කාලය තුළ ගුවන් තොටුපළට ජාත්‍යන්තර අවධානය වැඩියෙන් දිනාගැනීමට අවස්ථාව ලැබෙන නිසා.

ඒ වගේ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමත් ගුවන් ගමන් සහ ඒවායේ ගුවන් මගීන් ගමන් කිරීම වැඩිකරන්නට සමත්වීම තුළ ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා ද මේ කාර්යයේ විශාල වැඩ කොටසක් ඉටු කරමින් සිටිනවා.

ඒ වගේම ගරු නියෝජ්‍ය ඇමතිතුමනි, මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය සීෂෙල්ස් රාජ්‍යය දක්වා ගමන් ආරම්භ කිරීම ගැන ඔබතුමන්ගේ අදහස අපි දැනගන්න කැමතියි...

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සීෂෙල්ස් රාජ්‍යයේ සිදුකළ නිල සංචාරයෙන් පසු සීෂෙල්ස් රාජ්‍යය දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට අපට හැකි වීම විශාල ජයග්‍රහණයක් වෙනවා. එක් පැත්තකින් අපේ ගුවන් සේවය ලෝක ගුවන් සිතියම තුළ තවත් පියවරකින් ඉදිරියට යාමක් ලෙස ද මෙය හැඳින්විය හැකියි. මෙම වසරේ නොවැම්බර් මාසයේ දී කොළඹ සිට සීෂෙල්ස් හි මාහේ දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන් දෙසතියකට වරක් සිදුවෙනවා. ඒ වගේම මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය කලාපීය ගුවන් සේවයක් ලෙස තම ගමනාන්ත සංඛ්‍යාව 09 දක්වා වැඩි වීම ද මෙහිදී සිදුවෙනවා. සංචාරක ප්‍රවර්ධනය සඳහා ද මෙමගින් නව දොරටු විවර වන බව මගේ විශ්වාසයයි.

ඔබතුමා නියෝජ්‍ය කථානායකවරයා ලෙසත්, නිවාස අමාත්‍යවරයා ලෙසත්, විදේශ කටයුතු අමාත්‍යංශයේ මෙන්ම මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ද නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය තනතුරු දරන ලද අමාත්‍යවරයකු ලෙස අපේ ජනාධිපතිතුමාට පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලයේ රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ සභාපතිත්වය හිමිවීම දකින්නේ කොහොමද?

2005 වසරේදී මා නියෝජ්‍ය කථානායක ධුරය දරන අවස්ථාවේ කියුබාවේ පැවති නොබැඳි ජාතීන්ගේ සමුළුවට අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සමඟ සහභාගී වුනා. ඒ වගේම අතිගරු ජනාධිපතිතුමා නිව්යෝර්ක් නුවර දී එක්සත් ජාතීන්ගේ සම්මේලනය අමතන අවස්ථාවට ද එම දූත පිරිස සමඟ සහභාගී වුනා. ඉන් අනතුරුව විදේශ කටයුතු නියෝජ්‍ය අමාත්‍යධුරයත්, මුදල් නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ධුරයත් සමඟ එතුමා ජාත්‍යන්තරව කළ සංචාරයන් හා ඒ ලද ජයග්‍රහණ ඉතා කිට්ටුවෙන් අධ්‍යයනය කරන්නට අපිට හැකිවුනා. විශේෂයෙන්ම නිව්යෝර්ක් හි එක්සත් ජාතීන්ගේ සම්මේලනයේ දී විදෙස් කුමන්ත්‍රණවලට විරුද්ධව

පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුව වෙනුවෙන් ගරු බැසිල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන් සමග බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ නිරීක්ෂණ චාරිකාවකට එක්වෙමින

අසල්වැසි ඉන්දියාව ඇතුළු ආසියානු මහාද්වීපයේ රටවල් සමග වගේම පසුගිය කාලයේ අප්‍රිකාවේ හා මැද පෙරදිග මෙන් ම අප්‍රිකානු මහාද්වීපයේ සමග රාජ්‍යතාන්ත්‍රික සංචාර සිදුකරමින් ඔවුන් සමග සුහදතාවය වර්ධනයකර ගන්නත් සමත්වුනා.

ඒ වගේම පසුගිය පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුව ඕස්ට්‍රේලියාවේ පර්ත් නුවර පැවැත්වූ අතර එයට අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සහභාගිවීම තුළින් මෙවර අපේ රටේ එම සමුළුව පැවැත්වීමට තීරණය ගැනීමටත් දායකවන්නට හැකිවුනා පමණක් නොවෙයි අපේ රටේ සංවර්ධනයටත් නොබැඳී පිළිවෙතක් තුළ මෙම අභියෝග මධ්‍යයේ, පෙර අපර දෙදිග සියළු රාජ්‍යවල සහයෝගය හා දායකත්වය ලබාගන්නට හැකිවීම තුළින්ම එතුමාගේ දේශපාලන පරිණත බවත් කාහනස්කභාවයත් මනාව පැහැදිලි වෙනවා.

2005 සිට එතුමා යටතේ විවිධ අමාත්‍යාංශවල කටයුතු කරමින් මෙම ජයග්‍රහන පුරවැසියකු ලෙස භුක්ති විඳීමෙන් ලැබූ සතුට වගේම වසර 25ක කාලසීමාව තුළ අවිස්සාවේල්ල ආසනයේ සංවිධායක ධුරය දරමින් දේශපාලන කටයුතුවල නියැලෙමින් ලබාගත් ඒ අවබෝධය හා අත්දැකීම තුළ මෙවර පැවැත්වෙන පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය සමුළුවේ සභාපතිත්වය ලබාගැනීම තුළින් අපේ රටට ලබාගත් ජයග්‍රහන තහවුරු කරන්නට වගේම රටේ සංවර්ධනය අපේ දූ දරුවන්ට දායාද කරන්නටත් හැකිවන බව මගේ විශ්වාසයයි.

මෙම නායකත්වය සහ සභාපතිත්වය තුළින් ශ්‍රී ලංකාවටත්, අපේ රටේ ජනතාවටත්, සහභාගී වන රටවල් 53හි ජනතාවත් සමග සහෝදරත්වය, මිත්‍රත්වය තහවුරු කිරීමට මෙන්ම එම රටවල සහයෝගය දිනාගැනීමටද අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාට අවශ්‍ය ශක්තිය, ධෛර්යය සහ ත්‍රිවිධ රත්නයේ ආශිර්වාදය ලැබේවායි මම ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

එවිතරට අපේ රටේ ඇත්ත තත්ත්වය පවසන්නට හැකිවූ නායකයෙක් හැටියට අපේ අතිගරු ජනාධිපතිතුමා අභිමානවත් ලෙස ඒ කාර්යභාරය ඉෂ්ට කළා. එදා සිට අද දක්වා අඛණ්ඩවම නිව්යෝර්ක් නුවර පැවැත්වුණු එක්සත් ජාතීන්ගේ මහ සම්මේලනයට සහභාගී වෙමින් අපේ රටේ අභිමානය ලෝකයා ඉදිරියේ මැනවින් ප්‍රකාශ කරන්නට සමත්වුනා.

ඒවගේම 2008 දී අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සාක් රටවල නායකත්වයටත්, 2012 වසරේදී ජී 15 රටවල නායකත්ව සමුළුවෙන් නායකත්වයට පත්වන්නට හැකිවීම තවත් විශාල ජයග්‍රහනයක් බව අපිට ආඩම්බරයෙන් පවසන්න පුළුවන්. ඒ වගේම ලතින් ඇමරිකාවේ බ්‍රසීලයේ රියෝ නගරයේ පැවති 20 වන මිහිතල සමුළුවටත් සහභාගී වෙමින් ශ්‍රී ලංකාව මිහිතලය හා බැඳුණු අවුරුදු 2,500 කට වැඩි ඉතිහාසයක පරිසරය අපේ සංස්කෘතියේ කොටසක්ව පවතින ආකාරය පිළිබඳවත් ලෝකයට වැදගත් පණිවුඩයක් දෙන්නට හැකිවුනා. තවදුරටත් එතුමා වත්මන් ලෝකයේ දැවැන්තයින් වන මහජන චීනය සහ රුසියාව සමග සබඳතා පවත්වා ගනිමින් මිත්‍රත්වය තහවුරු කරගත්තා පමණක් නොවෙයි අපේ සංවර්ධන වැඩපිළිවෙළේ ඉදිරි ගමනට විශාල ලෙස සහයෝගයද ලබාගැනීමට සමත්වුනා. එසේම අපේ

අතිගරු ජනාධිපතිතුමා සීෂෙල්ස් රාජ්‍යයේ සිදු කළ නිල සංචාරයෙන් පසු සීෂෙල්ස් රාජ්‍යය දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට අපට හැකිවීම විශාල ජයග්‍රහනයක් වෙනවා. එක් පැත්තකින් අපේ ගුවන් සේවය ලෝක ගුවන් සිතියම තුළ තවත් පියවරකින් ඉදිරියට යාමක් ලෙස ද මෙය හැඳින්විය හැකියි. මෙම වසරේ නොවැම්බර් මාසයේ දී කොළඹ සිට සීෂෙල්ස් හි මාහේ දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන් දෙසතියකට වරක් සිදු වෙනවා. ඒ වගේම මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය කලාපීය ගුවන් සේවයක් ලෙස තම ගමනාන්ත සංඛ්‍යාව 09 දක්වා වැඩිවීම ද මෙහිදී සිදු වෙනවා.

අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය ක්‍රියාත්මක කරන ද්විතීයික පාසල් 1,000 ක් වැඩසටහන තුළ සංවර්ධනය වන පාසල්වල ගුවන් සමාජ පිහිටුවීමට අප කටයුතු කර තිබෙනවා. එහි ඇති වැදගත්කම පිළිබඳ සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා ගුවන්සර වෙත පළකළ අදහස් කිහිපයකි මේ.

ද්විතීයික පාසල් 1,000 තුළ ගුවන් සමාජ ඇති කිරීමෙන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙත රටපුරා පාසල් දරුවන් දක්වන අවධානය වැඩිකිරීමට හැකිවෙනවා.

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය
ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමා

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවයට 2012 වසරේදී අවුරුදු 100ක් පිරීමත් සමඟ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳවත්, ගුවන් සේවාවන් පිළිබඳවත් ජනතාව අතර, විශේෂයෙන් පාසල් දරුවන් අතර විශාල උනන්දුවක් හා ඒ පිළිබඳව අධ්‍යයනය කිරීමට ඇති උවමනාව වර්ධනය වී තිබෙනවා. විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ඉන්දියානු සාගරයේ කේන්ද්‍රීය පිහිටීමත් සමඟ අද එම කේන්ද්‍රීය පිහිටීම මෙරට සංවර්ධනයේ වැදගත් සාධකයක් ලෙස හඳුනාගැනීමට අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන වැඩසටහනට හැකිවී තිබෙනවා.

නාවික, ගුවන්, බලශක්ති, වාණිජ හා දැනුම යන පංචමල කේන්ද්‍ර සංවර්ධනයේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව සංවර්ධනයට රාජ්‍ය කැප වී කටයුතු කරන අවධියක විශේෂයෙන් අනාගත පරපුර හා තරුණ පරපුර ඒ සඳහා සූදානම් කිරීමේදී පාසලේ සිට ඉදිරියට යන එම දැනුම හා අධ්‍යයනය වර්ධනය කිරීමට ගුවන් සමාජ විශාල දායකත්වයක් ලබා දෙනවා.

ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයත් අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයත් එක්ව ගුවන් හා දැනුම කේන්ද්‍ර සංවර්ධනයට ඉවහල්වන මෙම වැඩසටහන ද්විතීයික පාසල් 1,000 වැඩසටහනට අයත් පාසල්වල ගුවන් සමාජ පිහිටුවීමේ නව සැලසුම්සහගත වැඩසටහනක් ඇති කිරීමට අප කටයුතු කර තිබෙනවා. අනෙක් අතින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කර්මාන්තය තුළින් ඉදිරියේදී ඇතිවන නව රැකියා අවස්ථා මෙන්ම ගුවන්සේවයන් තුළ ඇති වන රැකියා අවස්ථා සඳහා අපේ දූ දරුවන්ව එකතු කරන අලුත් උත්සාහයක අප යෙදී සිටිනවා.

විශේෂයෙන් තාක්ෂණ විෂය ධාරාව උසස් පෙළ විෂය නිර්දේශයට එකතු කිරීම තුළ තාක්ෂණ විද්‍යාල හා තාක්ෂණ විශ්ව විද්‍යාලය අලුතින් ඇතිකිරීම තුළ ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ එම අවස්ථාව දිනාගැනීමට ගුවන් සමාජ තුළ ක්‍රියාකාරී වෙමින් ලබා ගන්නා දැනුම අපේ දරුවන්ට ඉවහල් වන බව අපේ විශ්වාසයයි.

ශ්‍රී ලංකාව අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන වැඩපිළිවෙළ තුළ ඇතිවන මහා සංවර්ධනයට එක් වී එම ප්‍රතිලාභ දිනාගනිමින් සංවර්ධනයේ පෙරටෙක්කරුවන් සහ නිර්මාණකරුවන් බවට පත්වන්නටත් ඒ තුළ නිල් අහස ජයගන්න නියමුවන් වන්නට අපේ දරුවන්ට ආරාධනා කරනවා.

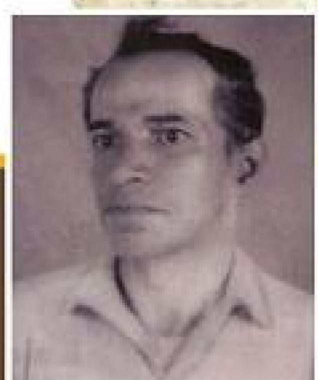
එදා පැරකුම් යුගයේ මහ සයුර ජයගෙන ශ්‍රී ලංකාව පෙරදිග ධාන්‍යාගාරයක් බවට පත් කළ ආකාරයටම අද නිල් අහසත් මහ පොළොවත් ලෝකයේ ඇති වී තිබෙන දැනීම හා තාක්ෂණික පෙරළීන් තුළ මෙන්ම විද්‍යාවේ ඉදිරි ගමන තුළ අපේ දරුවන්ට එම විද්‍යාඥයින් සහ නිර්මාණකරුවන් බවට පත්වීමට අවශ්‍ය මූලික පදනම සකස්කොට ඇති බව අප සැලැකිලි කළ යුතුයි.

ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට ලෝකය පුරා ඇතිවන මහා ඉල්ලීමත් ශ්‍රී ලංකාව තුළ අප ලබාදෙන පහසුකම්වලට අනාගතයේ ජනිත කරන නව රැකියා අවස්ථා සහ ඒ හා බැඳුනු අනෙකුත් ව්‍යාපාරික අවස්ථා පිළිබඳ උනන්දුවක් උවමනාවක් හා කැපවීමක් එම අවස්ථා සමගින් එක්වන්නට තියන පණිවුඩය මම සැම වෙත ලබා දෙන්නේ ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා ලෙස පමණක් නොවෙයි ඉංජිනේරුවෙක් හැටියටත් එම ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධව කළ පර්යේෂණවල දී ලද අත්දැකීම් තුළින් එහි ඇති වැදගත්කම පිළිබඳ විශ්වාසයෙන් යුතුවයි.

වඳුරා සහිත කම්බිකූඩුව

විශාල සරුංගල් 20 ක බලයෙන් වස්කඩු වෙරළේ ඉහළ ගිය හැටි.

මෙම ලිපිය 2013 අගෝස්තු මස 25 දින ඉරිදා ලංකාදීප පුවත්පතේ පළ කරන ලද ලිපියකි. ශ්‍රී ලංකාවේ පුද්ගලයින් අතීතයේද ගුවන් ගමන් හා සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම්වල යෙදී ඇති ආකාරය මෙම ලිපිය තුළින් මනාව පැහැදිලි වන අතර මෙහි ඇති වැදගත්කම හේතුවෙන් මෙම ලිපිය ගුවන්සර සඟරාවේ පළකිරීමට අප අදහස් කළෙමු. මෙවැනි හරවත් ලිපි පළකිරීම පිළිබඳව ගුවන්සර අපගේ හෘදයාංගම ස්තුතිය ඉරිදා ලංකාදීප පුවත්පත වෙත පුදකරන්නෙමු.

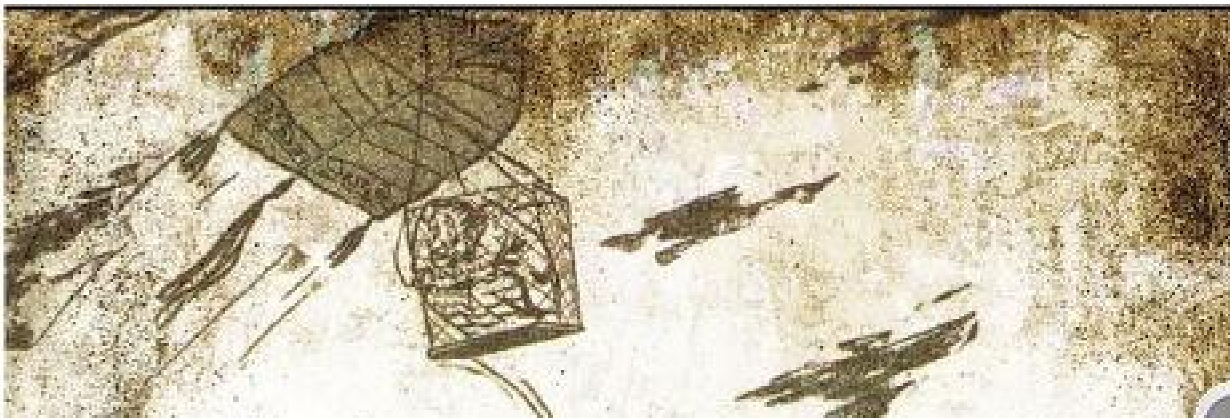


රට රාජ්‍යවල ඇති හැකි ඇත්තන් උඩුගුවන සල්ලි බලෙන් ජයගනිද්දී අපේ ශ්‍රී ලංකාවේ වස්කඩුවේ වැල්ලබඩ ජීවත් වූ ගැමියකු වූ ජිමන්ද සිල්වා වීරසිංහ වාසනා හම් වූ බිල්ලා උඩුගුවනට යවා ලයිකා උඩුගුවනට යැවූ රුසියාවට කළ අභියෝගයට පනස් එක් වසරක් ගතවූ මුත් ඔහු අද නොසැලකිය යුතු පුද්ගලයකු ලෙස අමතකකර දමා ඇත.

මෙය 1962 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ පළ වූ විශිෂ්ට ගණයේ ප්‍රවෘත්ති වාර්තාවක් හැටියට 1963 ටයිම්ස් ඔෆ් සිලෝන් වාර්ෂික සංග්‍රහයේ පළවිය.

මිනිසා උඩු ගුවන ජයගන්නාලු. සත්වල ජයගනිමින් 1957 දී ස්පුට්නික් චන්ද්‍රිකාව උඩුගුවන ජයගන්නාලු. යූරි ගගාරින් හා වැලන්ටිනා තෙරෙෂ්කෝවා උඩුගුවනට යවා මහා පෙරළියක් කළාලු. එහෙමලු මෙහෙමලු රට රාජ්‍යවල ඇති හැකි ඇත්තන් උඩුගුවන සල්ලි බලෙන් ජයගනිද්දී අපේ ශ්‍රී ලංකාවේ වස්කඩුවේ වැල්ලබඩ ජීවත් වූ ගැමියකු වූ ජිමන්ද සිල්වා වීරසිංහ වාසනා හම් වූ බිල්ලා උඩුගුවනට යවා ලයිකා උඩුගුවනට යැවූ රුසියාවට කළ අභියෝගයට පනස් එක් වසරක් ගතවූ මුත් ඔහු අද නොසැලකිය යුතු පුද්ගලයකු ලෙස අමතකකර දමා ඇත.

කවුද මේ ජිමන්ද සිල්වා වීරසිංහ? 1918 ජූලි 11 වැනි දින කුඩා වස්කඩුවේ උපන් ඔහුගේ පියා ක්‍රිස්ටි වීරසිංහ සිංඤෝපුය. මව අද්දිමුනි හිමිය නෝනා වීය. පවුලේ එකම දරුවා වූ ජිමන්ට පියා වෙවැල් කර්මාන්තයක් වහල නොවිළිකර දිවත් උරුමකර දුන්නත් ජීවිතය ලෙසයි. ජිමන් සයිකිල් රෙපේ කාර්මිකයකු වීය. ජීවිතයේ මැද මිහිය ගෙවන විට ජිමන්ට කල්පනා කරන්නට සිදුවූයේ එක් ප්‍රශ්නයක් ගැන නොවේ, තිරි ඇසුලෙන හා



FEATURE

විජිතයන් විජිතපු වෙරළ තීරය හැඟැවී ... ඔහු තුළින්නා කාළේය. අඩුදුර ඉහළ සිසිල් සුළඟින් සමරළේ කෙළිල ... අතුපතර කාලයකට නැළවෙද්දී වෙරළ දිගේ විහිදුනු රෙල් කෙත් යතුව යතා ... නියාගෙන ඉදිකිරි යන්දීන් ඒ ගැන ... වශයෙන් නැගුව ජීවත්ව සිටියේ සිතුවිලි වැලක පැටලී වෙරළේ නිදහෙනය.

දවසේ වැඩකළ නමාරතර ගෙදර එන ජීවන්ට ජීවිතයේ අඳෝරියත් කරදර නිසට වැදී දුන්නේ දස වදයකි. ගෙදර තුළුම් ලාම්පුව තමා ඇති ටීපෝවට ඩලා ඇති නූල් ලෝන්සුව ඔහුට තම ළමා කාලය අවදි කරන්නට විය. තමා කොලුගැටයකු ලෙස සරුංගල් යැවූ නූල් එක්කොට එම ලෝන්සුව නොකුවේ ජීවන්ගේම අම්මාය. තුළුම් ලාම්පුව නිසට්මින් නූල් ලෝන්සුව අතට ගත් ජීවන් ජීවිතයේ කරදර අමතක කර දැමීමට මගක් ගැන සිතමින් ලෝන්සුව උණ්ඩි කරගත්තේය. එදා සිට ඔහු හවසට ගෙදර ආ විට ජීවිතයේ කරදර අමතක කර දැමීමට තමල් මුදු වෙරළට ගොස් සරුංගල් ඇරීමය.

සරුංගලේ උපත ගැන සොයාගෙන යද්දී එය චීන ජාතිකයන් සරුංගලය හඳුන්වා ඇත්තේ කවදාසි උකුස්සා ලෙසය සැප්තැම්බර් 09 වැනිදා චීනයේ සරුංගල් දිනයයි. සරුංගල් ගැන ලෝක ඉතිහාසය සොයද්දී ඩේවිඩ් කරුණාරත්නගේ සටහනක දැක්වෙන්නේ 1752 දී අකුණු සන්නායක ලොවට හඳුන්වාදුන් බෙන්ජමින් ෆ්‍රැන්ක්ලින් ඒ සඳහා උපයෝගී කරගත්තේ සරුංගල් බවය. එයත් පෙර 1749 දී ස්කොට්ලන්ත ජාතිකයකු වූ ඇලෙක්සැන්ඩර් විල්සන් සරුංගල් භාවිතා කර ... ඉහළ ... උෂ්ණත්වය මැනීමට ... පරීක්ෂණයක ... [illegible]

> **සරුංගලේ උපත ගැන සොයාගෙන යද්දී එය චීන ජාතිකයන් සරුංගලය හඳුන්වා ඇත්තේ කවදාසි උකුස්සා ලෙසය සැප්තැම්බර් 09 වැනිදා චීනයේ සරුංගල් දිනයයි. සරුංගල් ගැන ලෝක ඉතිහාසය සොයද්දී ඩේවිඩ් කරුණාරත්නගේ සටහනක දැක්වෙන්නේ 1752 දී අකුණු සන්නායක ලොවට හඳුන්වාදුන් බෙන්ජමින් ෆ්‍රැන්ක්ලින් ඒ සඳහා උපයෝගී කරගත්තේ සරුංගල් බවය.**

ක්‍රිස්තු වර්ෂ පස්වැනි සියවසේ දී පමණ චීනයේ ජීවත් වූ මෝට් නැමැත්තා සරුංගලය සොයාගත් බව සඳහන් වුවත් සරුංගලයේ ලංකා ආගමනය ගැන පැහැදිලි ලිඛිත සාක්ෂි සොයා ගැනීම අපහසුය. මහින්ද රණවීර විසින් පරිවර්තනයකොට තවමත් මුද්‍රණයකර නැති ලෝබියර් නම් වූ දේශාටකයාගේ සටහන් නමැති පොතේ සඳහන්වන පරිදි ලංකාවේ මුල් යුගයේ සරුංගල් තනා ඇත්තේ වැඩිහිටියන් විසින් බව සඳහන් කොට ඇත.

ලන්දීව පවසට වීපු මරක්කලයින් විසින් මවටු මිණීස සරුංගල් ආකාසගත කළ බවට එනි වැඩිදුරටත් සඳහන්ය. ක්‍රිස්තුපූර්ව හතරවැනි සියවසේ චීන ජාතිකයකු වූ ඇතමිට්ස් නැමැත්තා සරුංගලය සොයාගත් බවට මතයක්

ඇතැයි තම පෞද්ගලික මතවාදය ඉදිරිපත් කරන මහින්ද රණවීර ඉංග්‍රීසියට කයිට් යන වදන ආතමිට්ස් වදනින් බිඳී එන්වන්නට ඇතැයි මතවාදයක් ද ඉදිරිපත්කොට ඇත.

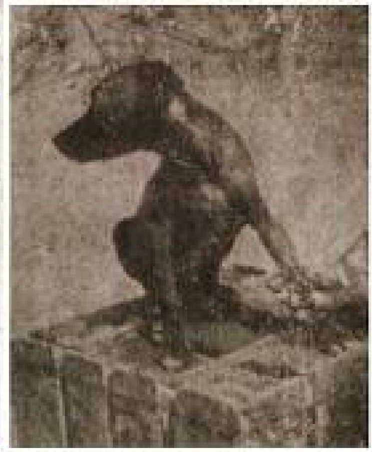
ශ්‍රී ලංකාවේ සරුංගල් ඉතිහාසය ගැන කෙසේ වෙතත් මේ ලිපියට පාදකවන ජීවන් සිල්වාගේ ඉතිහාස තොරතුරු ඔහුගේ පුත් විරසිංහ සියසේන ද සිල්වාගෙන් මඳ පමණකට අසාගත හැකිවිය. ජීවන් සිල්වා විරසිංහට දෛවය හරස් කැපුවේ සාහසික ලෙසය. තම සිව්ද හතරවැනි දරුවා බිහිකරද්දී ඇතිවූ මානසික විකෘතිභාවයන් නිසා වසර ගණනාවක් අංගොඩ මානසික රෝහලට ගොස් සුවදක් බැලීමට ඔහුට සිදුවිය. දරුවන්ගේ වැඩපළත් ගෙදර ඉදුම් පිහුම් කටයුතුත් තම මෙවැල් රස්සාවෙන් බරවීයත ගැරගසා ගත් ජීවන් ලොයියකට යටවීම නිසා ජීවිතය තවත් දුක්තර විය. ලොකු දුවගේ බැලු පොත් කිහුණු ඇඩියල් කුන්දනසම අන්තිම සතය දක්වා වියදමකොට ජීවන් නැවත ප්‍රකෘති තත්ත්වයට ආවේය. බලවත් කල් ප්‍රශ්නවලින් පීඩා විඳි ඔහු තුලී වැව අවසන්කර ගෙදර ආවිට තීන්ද යන කුරු ගත තමල් වේදනාත්මක හැගීම් වලින් යතුවය. තමා තමා ... විනෝද ක්‍රීඩාව ... සරුංගල් ... වේදනා [illegible]

සතාගේ පැවැත්ම තුනීතර කැණීමට වලු ඉලංගත්තේ මේ නිසාය.

ඔහු නිතැනින්ම නිකම් සරුංගල් යවන්නකු නොවීය. තුම්පෙල් තුප්පියේ එළියෙන් ආලෝකමත් වූ එළිය පෙට්ටි සහිත සරුංගල් වස්කඩු වෙරළට හඳුන්වා දුන්නේ ඔහුය. 1962 ජුනි මාසයේදී එළිය පෙට්ටි 50ක් එකවර ගුවනට යවා ඔහු වාර්තාවක් පිහිටුවන්නට සමත්විය. වස්කඩු වෙරළ තීරය සුන්දර කරන එළිය කුඩුවල එළිය පහන් වැටී සරුංගල්ම ජීවිතයේ විලස අරමුණ විය. තුලී වැඩකර යන්තම් ජීවිතය ප්‍රධානයක් ගත් ඒකෙට ඒ සඳහා අතේ කාසි තිබුණේ නැත. කාසිවලින් හරිය හත්තිය ඇති පලාතේ ලොකු ගෙවල් සිහිපයකටම තමාගේ අදහස් ඒවින් ඒවත් අදහස පළඳවුණේ නැත.

සිප්පු ඔං, අපි කොළඹ ගිහින් ගොඩාටු පැටෙන්ල් මැක්ස් එක සරුංගලේක නැටගනලා අහසෙට අරින්න තිබ්බා. සුපසිදු ගානක්ය, මේක කොළඹ කාබිල්ස් සාප්පුවෙන් ගත්ත මේ බකසඩින්තුව මුදට සිලිඳෙන්නය කියන්නේ? ජීවිතයේ උත්සාහය ඇති හැකි ගෙවල්වලින් අවකාශයේරුවට උත්සාහලේ එසේය.

පසුබට වූයේ ඒවින් නොවේ. ඔහු සහ විලස සියවට සූදානම් විය. රුසියාවේ අය බල්ලෙකු අහසට යැවූ බවට පුවත්තියක් පෙට්ටියේ සිංලෝන් එකේ පුවත්පත්වලට කියනු වගක් ඇසූ ඒවන් පණ්ඩිතයන්ද සහ දුනයකට ගෙන ගෙදර ආවේ දැඩි කුතුහලයෙනි. ශ්‍රී ලංකාවේද බල්ලෙකු ඒක දුරක් හෝ අහසේ යවන්නට නොහැකිදැයි ඔහු සහිටම කල්පනා කරන්නට විය. ගෙදර සුරතලයට ඇති කළු ටාසන් බල්ලා ද රැගෙන ලීමවුවට ගිය ඒවන් ටාසන්ගේ ළඟ මහතට හරියන පමණට ලෑලි කපාගෙන ඒක් සැහැල්ලු ජීවිතක් පෙට්ටියක් තනන්නට විය. පෙර සූදානමක් ලෙස ටාසන්ට ඉන්නසු කෑම දුන්නේ පෙට්ටියට දමා වැසීමෙනි. ටාසන් කිසි කලබලයක් නැත. පෙට්ටියට දැමූ පාන් කෑම ඇඳ බැලුවේ මේ කෝකට එන්න හඳුනවයිදැයි කියන්නයක් මෙනි. අපෙ අවුද කරමින් ප්‍රන්ගනීස් පෙට්ටියක් ලෑස්තින්ගේ මම අනයය. දැන් බල්ලා යවන්න තිරීමට සියල්ල සූදානම්ය.



ඔහු නිතැනින්ම නිකම් සරුංගල් යවන්නකු නොවීය. තුම්පෙල් තුප්පියේ එළියෙන් ආලෝකමත් වූ එළිය පෙට්ටි සහිත සරුංගල් වස්කඩු වෙරළට හඳුන්වා දුන්නේ ඔහුය. 1962 ජුනි මාසයේදී එළිය පෙට්ටි 50ක් එකවර ගුවනට යවා ඔහු වාර්තාවක් පිහිටුවන්නට සමත්විය.

1962 අගෝස්තු 24 වැනි සෙනසුරාදා උදාවරුවේ වැඩේට තෝරාගත් දිනය විය. වැඩේ ආරංචි වූ ගම්මු නවුරුන් වස්කඩුව වෙරළ තීරයට එක්රැස් වූයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ටාසන් බල්ලා ගුවන්ගතවන තුරු නොඉවසිලිමත්වය.

ටාසන් වෙරළ තීරයට ගෙන පනින් පෙට්ටියට දානවිට කිසි කලබලයක් කළේ නැත. ටාසන්ට කෑමට පාන් බාගයක් හා සීසට කිරිවින් පනට වතුර දමන ලදී. සරුංගල් 10ක් අවසන ගැටගැසූ ටාසන්ගේ පෙට්ටිය ගුවනට නමින්නට වූයේ උදේ 9ටය. විනාඩි 15ක් තුළ යාර සිය ගණනක් ගුවනට නැගීයන්නට ටාසන්ට හැකි විය.

ටාසන් හදට යනවෙයි විමතියට පත් කොල්ලෝ කුරුවිටෝ නැගසන්නටත් ශ්‍රීහු වෙරළේ සිම පෙරළෙමින් හිනා වෙන්නටත් වූහ. පැය දෙදක් උඩුලවමින් ගතකළ ටාසන් නොගෙන් ශ්‍රී ලංකා ඉතිහාසයේ මුලින්ම උඩු ගුවනට යැවූ බල්ලා පෙරවරු 11ට නැවත වස්කඩුව වෙරළ තීරයට ගෙන්වාගන්නා ලදී. බල්ලා හැලහොල්මනක් නැති. නිසා බොහෝදෙනා සිතුවේ ඌ උඩුගුවනේදීම මියගොස් ඇති බවය. බොහෝ දෙනා බලාපොරොත්තුව සිටියේ උඩුගුවනේ අතරමංව වියරු වැටී සිටින බල්ලෙකුය. නමුත් සිදුවී තිබුණේ පනින් පෙට්ටියේ තිබූ පාන් බාගයටත් වතුර බෙලෙක්කයත් හොඳ හැටි ඇ බෑ ටාසන් පෙට්ටිය තුළ සුවසේ නිදාගෙන සිටීමය.

බල්ලා උඩුගුවනට යැවීමේ පුවත ඊට දින 4කට පසු 1962 අගෝස්තු 28 වැනිදා ලංකාදීපයේ මුල් පිටුවේ ප්‍රධාන පුවත්තියක් විය. ටාසන් සහ දෙකත් ගුවනේ සිට එයි යන ශීර්ෂපාඨය ඇතිව පුවත්තිය පළකොට ඇත.

ටාසන්ගේ බර රාත්තල් 14ක් බවද එම පුවත්තියේ සඳහන්ය. 1962 සැප්තැම්බර් 02 දින සහ විකිසනට අළෙවි කෙරුන **Sunday Times of Ceylon** පුවත්පත මේ සිද්ධියේ මුල්පිටුවේම පළ කළේ ජාතික ඇඳුම ඇඳීමින් පනින් පෙට්ටිය මත සිටින ටාසන් සමග සිටින සිත්තුරයන්ද සමගය. **No after effects for space dog Tarzan** යන ශීර්ෂ පාඨය යටතේ එම පුවත්තිය පළකොට ඇත. මේ සරුංගල් සිද්ධිය අවසානයේ මැතිසනයෙන්ද විසේය. 1962 ඔක්තෝබර් 04 වැනි බ්‍රහස්පතින්දා ලංකාදීපයට ජී. ඇස්. ප්‍රනාන්දු ඇඳි කාටුනයක ඇත්තේ සී. පී. ද සිල්වා ඇමතිතුමා ඒවන ඩියදම යන සරුංගලය අරින්නේ බල්ලෙකු නොව රටවැසියා පළු තුඩුවන් තුළ දමා බවය. එම කාටුනයේ ඊට යටත් පද පේළි දෙකක්ද ඇත.

පැයු කළේ. කදේලින් ... ... අතේ ... ... පිරිසට දැකියැකි ... යකුරුවෙන් ඇති එක පද කෙළට ඉංග්‍රීසි ඇත්තේ ... සිල්වා කෙනුවට සහායකත් ... ඩී. සී. ද සිල්වා සරුංගල් අභිත ...

ප්‍රථමයෙන් සඳු ලංකාද්වීපයේ වස්කඩුවේ සිල ... අභ්‍යාස ... ආරාධනයකින් ... ඩීමන් සිල්වා කව දින දෙකකින් වඳුරන්ගේ ප්‍රමිතිය යවන සටය. බල්ලා ... අවසාන දිනය පවා වැඩි පිරිසක් එදා වස්කඩුවේ වෙරළ තීරයට එක් වී සිටියහ. ගුවනට යැවීමට සිටි වඳුරා මුලින්ම නැමති ... දමන ලදී.

විශාල සරුංගල් විස්සක් එකෙළෙලට අමුණා වඳුරා නැමති කූඩුවද එට අමුණන ලදී.

වඳුරාට දමා තිබූ නම වීරයාය. සරුංගල් විස්ස වඳුරු කූඩුවද සමඟ ඉහළට නැගෙන්නට විය. සුළඟ කෙතරම් වේගවත්දැයි කිවහොත් ඩීමන් ඇතුළු නූල් අල්ලාගෙන සිටි ආධාරකරුවන්ද ගුවනට ඇදගෙන යන තරම් බිහිසුණු තත්ත්වයක් විය. එහා තුළ කිව්දෙනෙකු විසින් වැරගොදා අල්ලා පොල්ගසක ගැටගසන ලදී. කුපුරුද ගමනකට අසු වූ වීරයා හිස කසමින් නියවන්නට විය. ඩීමන් මුදු සුළං වේගය ගැන අත්දැකීමෙන්ම විශේෂඥයකු විය. සුළඟේ වේගය අධිකතම නිසා නූල කැපී වඳුරන් සමග තියනවම ඇත පසිට දියඹට වැටීමට ඉඩ ඇති බව වටහාගත් ඔහු පැය දෙකක් ගුවනේ තැබීමට සිටි වඳුරා නැවත වස්කඩු වෙරළ තීරයට නිරුපද්‍රිතව ගෙන්වා ගැනීමට තීරණය කළේය. නූල නැවත ඇදීමට ඩීමන්ට තනිවම කළ නොහැකි වූ නැන ගමේ හොඳ හයිය හත්තිය ඇති ඉලන්දාරි පස්දෙනෙක් එකවරම නැග ඩීමන්ට සහය නොවන්නට ඩීමන්ද නූලත් සමග ගුවනට ගලාගෙන යන්නට තරම් සුළඟ ප්‍රචණ්ඩ විය. වෙරළට අඩි 50ක් පමණ දුර අහසේ දී සරුංගල් 18ක් කඩාගෙන ගිය අතර කොළු කුරුට්ටන්ගේ කැගැසීම ඇසී වඳුරා කළබල කළහැකි නිසා ඉතිරි සරුංගල් දෙකක් සමග වඳුරා රැඳවූ නැමති දැල් පෙට්ටිය වස්කඩුව වෙරළට ඇද වැටෙන්නට විය.

ඩීමන්ද සිල්වා එහා ඉදිරියට පැන වඳුරා වීරයාව පෙට්ටියෙන් එළියට ගත්තේ ... ලංච ... කුඩාලයක් ... ඇතුළට ... කළුන් කූඩුව තුළට දමා තිබූ කලතුරුවලින් ... ... පැවිණ සිටි ... පෙනුම ලෙස වඳුරා බලා සිටියේ තිබිද අනුමානක් නැතිවය.

> **වඳුරාට දමා තිබූ නම වීරයාය. සරුංගල් විස්ස වඳුරු කූඩුවද සමඟ ඉහළට නැගෙන්නට විය. සුළඟ කෙතරම් වේගවත්දැයි කිවහොත් ඩීමන් ඇතුළු නූල් අල්ලාගෙන සිටි ආධාරකරුවන්ද ගුවනට ඇදගෙන යන තරම් බිහිසුණු තත්ත්වයක් විය. එහා තුළ කිව්දෙනෙකු විසින් වැරගොදා අල්ලා පොල්ගසක ගැටගසන ලදී. කුපුරුද ගමනකට අසු වූ වීරයා හිස කසමින් නියවන්නට විය. ඩීමන් මුදු සුළං වේගය ගැන අත්දැකීමෙන්ම විශේෂඥයකු විය.**

1962 වස්තෙම්බර් 02 වැනි දින ලංකාදීප පුවත්පතෙහි මුල් පිටුවේ මේ සිද්ධිය ඡායාරූපයක්ද සහිතව පළකොට තිබුණේ වඳුරු වීරයා අඩි 2000ක් ඉහළට නැගී යන සිරසපථය ඇසිවිය. එදිනම පළ කෙරුණ සහ දහයකට අලෙවි කළ සිලෝන් ඩේලි මිරර් වැනිලොයිඩ් පුවත්පතේ මුල් පිටුවේම මෙම සිද්ධිය වාර්තා කොට ඇත්තේ Waskaduwa Monkey in Space යන සිරසපථයෙනි. සිද්ධියේ වැදගත්කම සලකා මුල් පිටුවේත් තුන්වැනි පිටුවේත් ඡායාරූප 2ක්ම පළකොට ඇත.

වීරයා නම් වඳුරා දමා උඩුගුවනට ගිය කැප්සියුලය රාත්තල් 8ක් බර වූ බවත් එයට කෙසෙල් සහ තවත් කොළ වර්ග කීපයක්ද දමා තිබුණු බවත් වාර්තාවේ සඳහන්ය. එම ඡායාරූපය 1963 වයිම්ස් ඔෆ් සිලෝන් වාර්ෂික සංග්‍රහයෙන් පළකරන ලද්දේ 1962 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ පළවූ විශිෂ්ට ගණයේ ප්‍රවෘත්ති ඡායාරූපය ලෙසයි.

ඩීමන් ද සිල්වා වීරසිංහ විසින් සමාජයේ ඇතිකරන ලද සරුංගල් උණ කෙතරම් උත්සන්න විදැයි කිවහොත් 1964 මොරටුව මෙතීස් සංවිධානය මොරටුවේ සරුංගල් සැණකෙළියක් පවා සංවිධානය කරන්නට විය. එය ඉතිහාසයගතව ඇත්තේ මෙරට ප්‍රථම සරුංගල් සැණකෙළිය ලෙසය.

බල්ලෙකු සහ වඳුරෙකු උඩුගුවනට යැවූ ඩීමන්ගේ සරුංගල් කලාව අමුතුම එකක් විය. ඔහු සෑදූ සරුංගල් ඉහළට නැග්ගේ හයියට කෙළින් අතටවීම මේ විශේෂත්වයයි. වස්කඩු වෙරළ තීරයේ සිටින පුද්ගලයන් පවා ඩීමන් සරුංගල් අරින විට කරදැරගෙන ඔහු වටකර ගන්නේ ලොව නොතැකතකවත් කොහොමිසාවද ... ලද ... යුත ... නැගී ... විය ...

නොනෙන්දෙනා ... සරුංගල් නම් ලොව ... සරුංගලක් ... පුද්ගලයා ලෙස ඉතිහාසගත ... වන්නේත් මේ ඩීමන්ද සිල්වා වීරසිංහ ... සමය. ඔහු සෑදු සරුංගලය ... තාත්තියකට සමාන වූ අතර එහි ... 100 නූල් පන්ද තුනක් තරම් ඇලවා යවන්නට ඔහු සමත් විය. තමුන් ලෝක කුඩාම සරුංගලය ලෙස ඉතිහාසගත වන ඇත්තේ ඉන්දියාවේ දිනේෂ් ... සෑදු අඩි 200ක් ඉහළට යැවූ සරුංගලයයි.

ඩීමන්ගේ ඊළඟ අරමුණ වූයේ මිනිසකු අහසට යැවීමය. සරුංගල්වලින් මිනිසුන් අහසට යැවීමේ ඉතිහාසය 1905 තෙක් දිවයන්නකි. එංගලන්තයේ හමුදා නිලධාරී එස්. එෆ්. කෝඩි සරුංගලයක් ආධාරයෙන් මිනිසෙකු උඩුගුවනට යැවූ ඔහුත් අඩි එක්දහස් පන්සියයක් තරම් උඩුගුවනට සරුංගල් යැගත් මිනිසා විය බවද සඳහන්ය. 1965 ඔක්තෝබර් 5 දින චිත් මැතිත්ත් සරුංගලයක ආධාරයෙන් පැය දෙළහක් උඩු ගුවනේ සැතපුම් හාරසියයක පමණ බිහිසුණු අත්දැකීමක් ලැබූ බවද ඉතිහාසයේ සඳහන්ව තිබේ. 1962 සැප්තැම්බර් 02 දින ලංකාදීපයට ඩීමන්ද සිල්වා වීරසිංහ තම සිහිනය ගැන සඳහන්කොට ඇත්තේ මෙසේ ය.

සරුංගලයක එල්ලී අහසට යෑමට කිසිවකු කැමති නොවන බව මම දන්නවා. ඒ උනත් වැඩි කලක් නොගෙ ස් අහසට යාමට තීරණය කරල ඉවරයි. මිනිසෙක් ඉහළට යවන්න හොඳ තෙල් තට්ටුවකින් හයිය ඇති නූලක් ඕනා. ඒක් උස්සන් මට එපට සල්ලි නැ කවුරු හරි මට උදවු කරනවා නම් මගේ බලාපොරොත්තුව ඉක්මණින්ම ඉෂ්ට කරගන්න පුළුවන්.

නමුත් අභාගය ජයගැනීමේ ඩීමන් සිල්වා වීරසිංහගේ සිහිනය ඉටුකර ගැනීමට දෛවය ඉඩදුන්නේ නැත. 1980 ජූලි 11 වැනි දින ඩීමන් ද සිල්වා වීරසිංහගේ ජීවන සරුංගලය මරුවාගේ කුණාටුවට හසුවී වස්කඩුව සුසාන භූමියේදී දුම් රොටු වාතලය සමග මුසු වූයේ ඩීමන්ම සරුංගල් යවපු සුන්දර වස්කඩු වෙරළ තීරයේ උඩුගුවනට ය. එදින ඔහුගේ ජීවන සරුංගලයට වයස හරියටම වසර 62ක් පිරීම දෛවෝපගත සිදුවීමක් නොවන්නේද?

සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සඳහා ජෛව ඉන්ධන

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය යනු ලෝකයේ වඩාත් දියුණුතම, සුරක්ෂිතම මෙන්ම වේගවත්ම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයයි. ගුවන් ප්‍රවාහනය තුළින් දිනකදී ලක්ෂ සංඛ්‍යාත ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණයක් මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් විශාල ප්‍රමාණයක් ද ඉතා කාර්යක්ෂමව මෙන්ම වඩාත් සුරක්ෂිතව සිය ගමනාන්ත වෙත ගුවනින් ප්‍රවාහනය කරනු ලබයි. පසුගිය වසර තුළදී පමණක් ගුවන් මගීන් බිලියන 03 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සඳහා ගුවන් ගමන් පහසුකම් සලසා දී ඇති සිවිල් ගුවන් සේවාව ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 51ක ප්‍රමාණයක් ද ගුවනින් ප්‍රවාහනයට දායක වී ඇත. මෙම ප්‍රමාණය වසර 2030 වන විට ගුවන් මගීන් බිලියන 06ක් දක්වා සහ ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 100 දක්වාත් වර්ධනය

වනු ඇතැයි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ සමීක්ෂණ වාර්තා පෙන්වා දී ඇත.

මෙතරම් මගීන් ප්‍රමාණයක් සිය ගමන් පහසුකම ගුවන් මගින් සලසා ගැනීමට ප්‍රධානතම හේතුව වශයෙන් සඳහන් කළ හැක්කේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් ලොව සිවිල් ගුවන් සේවාවෙහි නියාමනය වෙනුවෙන් යොදා ඇති ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලයි. ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ප්‍රධාන කරගත් මෙම වැඩපිළිවෙළ තුළ කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුක්තව ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා දායක වෙයි. මෙම වැඩපිළිවෙළ ඉදිරියට ගෙන යාම වෙනුවෙන් සුවිසල් කාර්යභාරයක් සිදුකරන්නේ ලොව්පුරා විසිර සිටින 191ක් වන එහි සාමාජික රටවල ජාතික ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනයි. එමෙන්ම ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රමවත්ව සිදුකිරීම වෙනුවෙන් ලොව පුරා ගුවන් සේවා සමාගම් 243ක සාමාජිකත්වයෙන් පිහිටුවාගෙන ඇති ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය ද සුවිශේෂී දායකත්වයක් සපයයි.

ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම් විසින් තරඟකාරී ලෙස අධි තාක්ෂණික මෙවලම් භාවිතයට ගනිමින් පහසුකම් සහිත ගුවන් යානා හඳුන්වා දීම මෑත කාලයේ දී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ දක්නට ලැබෙන සුලභ දසුනකි. මෙහිදී මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් එයාර්බස් සහ බෝයිං සමාගම් ගුවන් යානා නිෂ්පාදනයෙහි ඉදිරියෙන් ම සිටී. සාමාන්‍යයෙන් විශාල ප්‍රමාණයේ නව ගුවන් යානා 1,000කට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් වාර්ෂිකව ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට එක් වේ. වරකට මගීන් 500

> භාවිතය මෙහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් හඳුනා ගත හැකි අතර දැනටමත් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා භාවිතයට ද අනුමත කර ඇත. මෙම ගින් පරිසරයට සිදුවන කාබන් සහ අහිතකර වායු විමෝචනය වළක්වා ගත හැක. මෙහිදී වසර ගණනාවක් පුරාවට

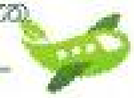
නවත් වඩා ප්‍රවාහනය කළ හැකි අඛණ්ඩව කිලෝ මීටර 14,800 ක් පමණ පියාසර කළ හැකි එයාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිෂ්පාදිත A 380 වැනි ගුවන් යානා අද වන විට වඩාත් උසස් සේවාවක් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙත ලබා දෙයි.

එමෙන්ම ගුවන් සේවා කර්මාන්තය හරහා ජනනය වී ඇති රැකියා අවස්ථා ප්‍රමාණයද අති විශාලය. වර්තමානයේ ගුවන් සේවා සමාගම් 300 කට වඩා ප්‍රමාණයක් ලොව පුරා ගුවන් මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා පහසුකම් සපයයි. මේ හා සම්බන්ධ ගුවන් යානා නඩත්තු ආයතන ද විශාල ප්‍රමාණයක් පවතින අතර ගුවන් පුහුණු පාසල් මෙන්ම අමතර කොටස් නිෂ්පාදන සමාගම් ද සිය සේවය සපයන්නේ කර්මාන්තයේ යහ පැවැත්ම උදෙසාය. ලොව විශාලතම ගුවන් සමාගම ලෙස සැලකෙන ඇමරිකානු ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගමෙහි වර්තමාන සේවක සංඛ්‍යාව 82,000 ඉක්මවා ඇත. මේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය නිසා කෙතරම් රැකියා අවස්ථා ප්‍රමාණයක් ජනනය වී ඇතිද යන්න පිළිබඳ එක් උදාහරණයක් පමණි. එමෙන්ම තවත් කරුණක් නම් ගුවන් සේවාව හේතුවෙන් නිර්මාණය වී ඇති සහ එහි දියුණුවත් සමග ජනනය වන වක්‍ර රැකියා ප්‍රමාණය අතිමහත් ය. එනිසා ලෝක ආර්ථික වර්ධනය කෙරෙහි ගුවන් සේවා කර්මාන්තය කෙතරම් සමීපව කටයුතු කරයි ද යන්න ඔබට වඩාත් හොඳින් වැටහෙනු ඇතැයි අප සිතන්නෙමු.

ඉහතින් දැක්වූයේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය නිසා ආර්ථික, සමාජයීය හෝ සංස්කෘතික වශයෙන් ලැබෙන වාසි තත්ත්වයන් පිළිබඳවය. නමුත් අප මෙම පහසුකම් හෝ වාසි සලසා ගන්නේ ගුවන් යානා පියාසර කිරීමෙන් වන අතර අද වන විට ගුවන් යානා සියල්ලක්ම පාහේ ක්‍රියාත්මක වන්නේ ඛනිජ තෙල් ඉන්ධන වශයෙන් භාවිත කිරීමෙනි. ගුවන් ගමනක දී දහනය වන ඉන්ධන ප්‍රමාණය අති විශාලය. වර්තමානයේ දී භාවිත කරන ඛනිජ තෙල්වල විශාල වශයෙන් විවිධ වූ හයිඩ්‍රොකාබන අන්තර්ගත හෙයින් එමගින් පරිසරයට එක්වන කාබන් ප්‍රතිශතය ඉහළ අගයක පවතී. 2010 වසර වන විට වාර්ෂිකව ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මගින් පාරිභෝජනය කරන ගුවන් යානා ඉන්ධන ප්‍රමාණය බැරල් බිලියන 1.7 කට ආසන්න බව ගණනය කර තිබුණි. ගුවන් කර්මාන්තයේ සිදුවන සීඝ්‍ර දියුණුවත්

සමගම මෙම ප්‍රමාණය ඉදිරියේදී තවත් ඉහළ යනු ඇත. එනම් ඊට සාපේක්ෂව පරිසරයට මුදාහරින කාබන් ප්‍රමාණය ද සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ යනු ඇත. මෙය පරිසරයේ සමතුලිතතාවය බිඳදැමීම වෙනුවෙන් ද සැලකිය යුතු ප්‍රතිශතයකින් බලපෑමක් සිදුකරයි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් දක්වා ඇති වාර්තාවන්ට අනුව වසර 2010 දී සමස්ත හරිතාගාර වායු විමෝචනයෙන් 2% ක දායකත්වයක් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙන් වන බව පෙන්වා දී ඇති අතර කර්මාන්තයේ සිදුවන ශීඝ්‍ර දියුණුවත් සමගම එම ප්‍රතිශතය වසර 2050 දී 3% ක් දක්වා ඉහළ යනු ඇති බවද පෙන්වා දී ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් දක්වා ඇති වාර්තාවන්ට අනුව වසර 2010 දී සමස්ථ හරිතාගාර වායු විමෝචනයෙන් 2% ක දායකත්වයක් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙන් වන බව පෙන්වා දී ඇති අතර කර්මාන්තයේ සිදුවන ශීඝ්‍ර දියුණුවත් සමගම එම ප්‍රතිශතය වසර 2050 දී 3% ක් දක්වා ඉහළ යනු ඇති බවද පෙන්වා දී ඇත.



මෙහිදී තවත් විශේෂ කරුණක් වන්නේ ඛනිජ තෙල් සම්පත තවත් වසර දශක කිහිපයකින් අවසන් වන බව අනාවරණය කරගෙන තිබීමයි. එසේ වුවහොත් වර්තමානයේ ඛනිජ තෙල් උපයෝගී කරගනිමින් සිදුකරන සියළු ප්‍රවාහන, නිෂ්පාදන කටයුතු සඳහා මෙන්ම සාමාන්‍ය ජන ජීවිතය ද පවත්වාගෙන යාමට දැඩි බාධාවන් ඇතිවීම නවතාලිය නොහැකි වන බව කාටත් නොරහසකි. එබැවින් දැනට ඛනිජ තෙල් ඉන්ධන ලෙස භාවිත කර මෙහෙයුම් සිදුකරන ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ යහපැවැත්ම උදෙසා වෙනත් ශක්ති උත්පාදන ප්‍රභවයන් වෙත යොමුවීමට සිදුව ඇත. එම අවශ්‍යතාවය හොඳින් හඳුනාගත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ඒ සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු මේවන විටත් සම්පාදනයකොට ඇත. ඛනිජ තෙල් වෙනුවට ජෛව ඉන්ධන භාවිතය මෙහිදී ප්‍රධාන වේ. ජෛව ඉන්ධන භාවිත කරමින් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීමට අවශ්‍ය අනුමැතීන් දැනටමත් ලබාදී ඇති අතර නව ශක්ති ප්‍රභවයන් සොයාගැනීම වෙනුවෙන් පර්යේෂණාගාර ද ස්ථාපිතකර ඇත.

ගුවන් සේවා ජෛව ඉන්ධන

(Aviation Bio-fuel)

ගුවන් සේවා ජෛව ඉන්ධන යනු ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් භාවිත කරන ඉන්ධන වේ. මෙම ඉන්ධන විවිධ ස්වරූපයන්ගෙන් පැවතිය හැකිය. ශාකමය කොටස් උපයෝගී කර නිපදවා ගන්නා ඉන්ධන භාවිතය මෙහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් හඳුනාගෙන ඇති අතර දැනටමත් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා භාවිතයට ද අනුමත කර ඇත. මෙමගින් පරිසරයට සිදුවන කාබන් සහ අනිකුත් වායු විමෝචනය වළක්වාගත හැක. මෙහිදී වසර ගණනාවක් පුරාවට නොයෙකුත් ආකාරයේ පර්යේෂණ සිදුකරමින් පැලෑටි විශේෂ කිහිපයක් සහ ඒ ආශ්‍රිත නිෂ්පාදන රැසක් විද්‍යාඥයින් විසින් හඳුනාගෙන ඇත. එනම් ඇල්ගී විශේෂ, ජේට්‍රොපා මෙන්ම එළවළු තෙල් වැනි ශාක වර්ග උපයෝගීකොට තනාගන්නා තෙල් වර්ගය. තවද සත්ව කොටස් උපයෝගී කරගනිමින් නිපදවන සත්ව තෙල් ද ඉතා හොඳ ආදේශකයක් බව සොයාගෙන ඇත.

මෙහිදී සැලකිල්ලට ගතයුතු තවත් වැදගත් කරුණක් ඇත. එනම් ජෛව ඉන්ධන සඳහා යොදාගන්නා ශාක මානවයාගේ ආහාර අවශ්‍යතාවයට කිසිදු ආකාරයකින් බලපෑමක් හෝ හානියක් නොවන ශාක වියයුතු අතර මෙම ශාක වගාකිරීම සඳහා ද ආහාර වගාවට යොදාගන්නා බිම් ප්‍රමාණයන්ගෙන් පරිබාහිර භූමි ප්‍රදේශ උපයෝගී කරගත හැකි විය යුතුය. දැනට සොයාගෙන ඇති ආකාරයට ඉහත අවශ්‍යතාවයනට සරිලන ආකාරයේ ජෛව ඉන්ධන උත්පාදක වන්නේ ඇල්ගී සහ ජේට්‍රොපා ය. ඇල්ගී යන්නළු අනෙක් ශාක වලට වඩා ඉක්මන් වර්ධනයක් දැක්විය හැකි අතර දූෂිත සහ ලවණ සහිත ජලයේ මෙන්ම කාන්තාර වලද සාර්ථකව වැවිය හැකි බව පර්යේෂණ මගින් සොයාගෙන ඇත. අනෙක් කරුණ වන්නේ වෙනත් ජෛව ඉන්ධන මගින් උත්පාදනය කරන අනෙක් ශාක මෙන් 15 ගුණයක පමණ ඉන්ධන ප්‍රමාණයක් ඇල්ගී හරහා නිපදවීමට හැකිවීමයි. නමුත් තවමත් එක් අවශ්‍යතාවයක් සම්පූර්ණ කළ යුතුව ඇත. එනම් මෙම වගාවන් සඳහා අවශ්‍ය බිම් ප්‍රමාණය සොයා ගැනීමයි. දැනටමත් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සඳහා අවැසි ජෛව ඉන්ධන නිපදවීමට අවශ්‍ය ඇල්ගී හෝ වෙනත් ශාක වගාකිරීම සඳහා හෙක්ටයාර 1.8 X 109 ක භූමි ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය බව හඳුනාගෙන ඇත. එය ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය මෙන් දෙගුණයක භූමි ප්‍රමාණයකි.

වර්තමාන සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වෙනුවෙන් ජෛව ඉන්ධන භාවිතය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මෙම කාර්යය සඳහාම පිහිටුවා ගත් සංවිධාන ද සමගින් එක්ව සිදුකරන ලද පර්යේෂණයන් හි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වාණිජමය ප්‍රවාහන කටයුතු වෙනුවෙන් වසර 2011 සිට ජෛව ඉන්ධන භාවිතයට අවසර ලබාදෙන ලදී. ඒ වසර 2020 වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් සිදුවන කාබන් විමෝචනය 50% කින් අවම කිරීම අරමුණු කර ගනිමිනි. තවද ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය ද මෙම අරමුණ සාක්ෂාත් කරගැනීම වෙනුවෙන් සිය උපරිම දායකත්වය දැක්වීමට එකග වී ඇති අතර ඒ වසර 2020 වන විට 6% ක ප්‍රතිශතයක් සිය සාමාජික ගුවන් සමාගම් අතර ජෛව ඉන්ධන භාවිතය සඳහා උනන්දු කරමිනි. එමෙන්ම සුප්‍රසිද්ධ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක් වන බෝයිං සමාගම සිය යානා භාවිත කරන ගුවන් සමාගම් අතර ජෛව ඉන්ධන භාවිත කරවීමට උනන්දු කර වසර 2015 වන විට 1% ක දායකත්වයක් ලබාදීමට ද එකග වී ඇත.

ජෛව ඉන්ධන භාවිත කර ප්‍රථම වරට ප්‍රදර්ශනාත්මක ගුවන් පියාසැරියක් සිදුකරන ලද්දේ වර්ජින් අත්ලාන්තික් ගුවන් සමාගම විසිනි.

ඒ 2008 වසරේ පෙබරවාරි මස දී ලන්ඩන් සිට ඇම්ස්ටර්ඩෑම් වෙත බෝයිං 747 වර්ගයට අයත් ගුවන්යානයක එක් එන්ජිමක් සඳහා 20% ප්‍රමාණයක ජෛව ඉන්ධන ලෙස පොල් තෙල් සහ බබාසු නම් තෙල් වර්ගය උපයෝගී කර ගනිමිනි. පසුව 2009 වසරේ ජනවාරි මස 07 දින ජෛව ඉන්ධන ලෙස ඇල්ගී සහ ජේට්‍රොපා යොදාගනිමින් කොන්ටිනෙන්ටල් ගුවන් සමාගම සාර්ථක පර්යේෂණ පියාසැරියක් සිදුකළේ ය. ඒ බෝයිං 737 මාදිලියේ ගුවන් යානයක 50% - 50% වශයෙන් ගුවන් යානා ඉන්ධන සමග ජෛව ඉන්ධන භාවිත කරමිනි. අනතුරුව අද වන විට නවසීලන්ත ගුවන් සමාගම, ජපන් ගුවන් සමාගම, එයාර් කැනඩා, ඉතිහාඩ් ගුවන් සමාගම, ඇලස්කා

ගුවන් සමාගම වැනි ගුවන් සමාගම් ජෛව ඉන්ධන භාවිත කර පරීක්ෂණ පියාසැරියන් සිදුකර ඇත. ජෛව ඉන්ධන යොදාගනිමින් සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වාණිජ ගුවන් ගමන සිදුකරන ලද්දේ නෙදර්ලන්ත KLM රාජකීය ගුවන් සමාගම යි. එළවළු තෙල් යොදාගනිමින් 2011 වසරේ ජනවාරි මස ඇම්ස්ටර්ඩෑම් සිට පැරිස් නුවර දක්වා සිදුකළ මෙම ගුවන් ගමන සඳහා බෝයිං 737 යානයක් යොදාගත් අතර ගුවන් මගීන් 171 ක් මෙම ගුවන් ගමන සඳහා එක්වී ඇත.

පසුගිය සැප්තැම්බර් මස 27 සිට ඔක්තෝබර් මස 03 දක්වා කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල් නුවර දී පවත්වන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සංගමයේ 38 වන මහා සමුළුවේදී දී ජෛව ඉන්ධන භාවිතය හා තවත් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් පරිසරයට සිදුවන කාබන් විමෝචනය අවම කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ වැදගත් තීරණ රැසක් ගෙන ඇති බව වාර්තා වන අතර මෙම තත්වය ජෛව ඉන්ධන භාවිතයට නව ප්‍රවේශයක් ලබාදෙනු ඇතැයි ගුවන් සේවා විශ්ලේෂකයන් ප්‍රකාශ කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස්

අභිමානනීය 34 වන සැමරුම

එළිදක්වනු ඇති අතර ඒ හරහා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට පිවිසෙන්නට බලාපොරොත්තු වන අනාගත ගුවන් නැව්යන්ට ප්‍රතිලාභ සලසන වටිනා මූලාරම්භයක් වනු ඇත. ඒ තුළින් ගුවන් සේවයට ආදායම් ඉපැයීමට මෙන්ම දේශීය සහ විදේශීය සිසුන් ආකර්ෂණය කරගැනීමටද බලාපොරොත්තු වේ. යානා සමාකෘති දෙකකින් යුත් (A320 සහ A330) IATA සහතිකලත් පුහුණුකිරීම් වැඩසටහන් සහ වාණිජ්‍ය නිර්වාහක උපදේශකවරුන්ගෙන් යුත් ශ්‍රී ලංකන් පුහුණු ආයතනය, ඉංජිනේරු අංශයේ පුහුණුකිරීම්, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ඇතුළුවීමේ පුහුණුකිරීම් සහ යානා සමාකෘතිවල යන්ත්‍රය එක්රැස් කරමින් සිසුන්ට පූර්ණ ගුවන් සේවා පුහුණුවක් ලබා දෙනු ඇත. මෙම අපූර්ව අවස්ථාව ඉදිරි දිනයේදී ශ්‍රී ලංකාව තුළ පිහිටිය හැකි ප්‍රථම ගුවන් සේවා විශ්ව විද්‍යාලය බවට පත්කරයි. වසර 34 ක අත්දැකීම් සහ පුහුණුකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ලබා ඇති විශිෂ්ට වාර්තා වාණිජ්‍ය පුහුණුවීම් සැපයීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සේවය තුළ ඇති පැවුල සහ අගනා හැකියාවන්, තවතම, ඉහළ ගුවන් සේවා පහසුකම් භාවිත කිරීමේ හැකියාවත් නිසා මෙම මූලාරම්භය නව තලයක් කරා ළඟාවනු ඇත. ශ්‍රී ලංකන් යනු මෙරට ජනතාවට තවත් එක් ගුවන් සේවයක් පමණක් නොවේය. ගුවන් සේවය ජාතික ආර්ථිකයේ එක් දායකයෙක් වුවත් අපි තීරණය කර ඇත්තේ මේ සීමාවෙන් එහාට ගොස් එය ඉටුකිරීමටය. දේශයට සහයෝගය අවැසි සෑම මොහොතකදීම ගුවන් සේවය ක්‍රියාත්මක වී ඇත. 2004 දෙසැම්බරයේදී සුනාමි ව්‍යසනය ශ්‍රී ලාංකිකයින්ව අසරණ තත්ත්වයට පත් කළ විට අපගේ ගුවන්

වසර 34ක අත්දැකීම් සහ පුහුණුකිරීම් සම්බන්ධයෙන් ලබා ඇති විශිෂ්ට වාර්තා වාණිජ්‍ය පුහුණුවීම් සැපයීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සේවය තුළ ඇති පැවුල සහ අගනා හැකියාවන්, තවතම, ඉහළ ගුවන් සේවා පහසුකම් භාවිතා කිරීමේ හැකියාවත් නිසා මෙම මූලාරම්භය නව තලයක් කරා ළඟාවනු ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ සිය ආගමනයට වසර 34ක් සපුරයි. විශාල අභියෝග ප්‍රමාණයකට මුහුණ දුන් හා ඒවා ජයගත් ශ්‍රී ලංකන් දැන් පෙරමං බලා සිටින්නේ ඉදිරි වසර වලදීත් ඉහළින්ම පියාසර කිරීමටය. දේශයේ නිදහස ලැබීමටත් පෙර සිටම ස්ථාපනය කරන ලද එයාර් සිලෝන් ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ගුවන් සේවා සමාගම වන අතර DC 3s සීතා දේවී, විහාරමහා දේවී සහ සුනේත්‍රා දේවී ඇඳින් සමග සිය මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ එයාර් සිලෝන් වසර 32 ක් පුරාවට, එනම් 1978 වනතුරු සිය මෙහෙයුම් සිදු කළේය. මින් පසුව 1979 දී එයාර් ලංකා එහි අනුප්‍රාප්තිකයා වූ අතර, එය පසු කාලයේදී ශ්‍රී ලංකන් ලෙසින් ප්‍රතිනාමිකරණය කරන ලදී. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් රටවල් 34 ක ගමනාන්ත 64 ක් කරා පියාසර කරන අතර වන්වර්ල්ඩ් සන්ධානය සමග එක්වී එම ජාලය තවත් ව්‍යාප්ත කිරීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී. වන්වර්ල්ඩ් හා එක්වීමෙන් සමාගමේ නිෂ්පාදනයන් වර්ධනය වීම මෙන්ම මගීන්ට ඉහළ සේවයන් සැපයීමට හැකිවීමත් සිදුවනු ඇත. වන්වර්ල්ඩ් හා එක්වීමට බලාපොරොත්තු වන ගුවන් සේවය මෑතක සිට විවිධ ප්‍රතිනිර්මාණ කටයුතු සහ උත්ශ්‍රේණි කිරීමේ ව්‍යාපෘති අරඹා ඇති අතර මෙයට මගී සේවා පද්ධති ව්‍යාපෘතිය සහ පෙරටම විමානතල ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීම අදිය ද ඇතුළත්ය. ඉදිරි පෙළට නව මුහුණුවරක් දෙන අතරේදීම මෙවන් ඉහළ තැංවීම කරනා සේවා විශිෂ්ටත්වය ළඟා කරගනිමින් මගී සන්තෘප්තිය වැඩි කිරීම අපේ අරමුණයි. වත්මන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා ඇණිය A340 යානා 6 කින්ද, A330 යානා 7 කින්ද සහ A320 යානා 8 කින්ද සමන්විතය. ජාත්‍යන්තර තත්ත්වයේ තරඟකාරී ගුවන් සේවා අවශ්‍යතාවයන්ට සර්ලන ලෙසින් මෙය නවදමටත් ව්‍යාප්ත කිරීමටත්, ඒ හරහා අපගේ ව්‍යාපාරය පුළුල් කිරීමටත් අපේක්ෂිතය.

අනෙක් අතින් බලන කළ ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් සහ ශ්‍රී ලංකන් පුහුණු ආයතනය ඇදී සිය අනු ආයතනයන් සමගින්ද වර්ධනය වී ඇත. හුදුරු අනාගතයේදී ශ්‍රී ලංකන් පුහුණු ආයතනය

සේවය ආහාර සහ අනෙත් සහනාධාරයන් එම ප්‍රදේශවලට රැගෙන යාමට සහය දක්වන ලදී. එසේම අප වෙනත් රටවලින් ලැබූ ටොන් සිය ගණනක් වූ ආධාර ද්‍රව්‍ය ද ප්‍රවාහනය කිරීම සිදුකළා. එසේම ශ්‍රී ලංකන් හි සත්කාර්යාත්මක අංශය වන ශ්‍රී ලංකන් කෙයාර්ස් සංවිධාන සුනාමි සන්දර්භය තුළ අනාථ වුණු ළමුන්ගේ සුබසාධනය උදෙසා කැපවී සිටී. ඉන් නොනැවතී ශ්‍රී ලංකන් කෙයාර්ස් ආබාධිත ළමුන්ගේ සුබසාධනය උදෙසා ද කටයුතු කරන්නේ රැකවරණය උදෙසා වූ සිය මෙහෙවරෙහි කොටසක් වශයෙනි. එසේම රටේ අසරණ දරුවන්ගේ අධ්‍යාපන සහ සුබසාධන අවශ්‍යතාවයන් සැපිරීමට ද ඔවුන් කටයුතු කරයි.

ඒ අනුව අපි සැම විටම දෙශයේ හද ගැස්මට සමීපව සිටී. ශ්‍රී ලංකන් පවුලේ සාමාජිකයින් සියල්ලන්ටම මෙම සංවත්සරය මඟින් හැරී අතීතයට සතු විශාමන් කිරීමට සහ අපි ආ මඟ, යළුතු මගක් පිළිබඳ පැහැදිලි ආවර්ජනයක් සිදුකිරීමටත් හොඳ අවස්ථාවකි. අපි සැමවිටම වෙහෙසෙන්නේ එක් අරමුණක් උදෙසාය. එය ලොවත් සේවයට සහ රටේ ජනතාවට එකසේ ප්‍රතිලාභ සලසන අරමුණකි. අපි අපගේ මගීන්ගේ විශ්වාසය දිනා ඇත්තේ ඔවුන්ට ගුවනේදී ආරක්ෂාව සහ සැප පහසුව සලසමින් වන අතර ලොව මිත්‍රශීලීම ගුවන් සේවය යන ලෙසින්ද අප ගෞරවයට පාත්‍රව ඇත. අපගේ කැපවීම මඟින් අප අද ලඟා වී ඇති තත්ත්වය ගැන සැබැවින්ම

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් රටවල් 34 ක ගමනාන්ත 64 ක් කරා පියාසර කරන අතර වන්වර්ල්ඩ් සන්ධානය සමඟ එක්වී එම ජාලය තවත් ව්‍යාප්ත කිරීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී. වන්වර්ල්ඩ් හා එක්වීමෙන් සමාගම් නිෂ්පාදනයන් වර්ධනය වීම මෙන්ම මගීන්ට උසස් සේවාවක් සැපයීමට හැකිවීමත් සිදුවනු ඇත.

අවශ්‍ය නවතම දැනුම සමගින් කාර්යය මණ්ඩලය උත්තේජනය කිරීමයි. මෙවන් අවස්ථාවන් තරගකාරී කාර්යමණ්ඩලය අභිප්‍රේරණය වන අතර ඉන් අපගේ වටිනා පාරිභෝගිකයින්ට විශිෂ්ට සේවයක් ලබාදීමට අවශ්‍ය විශ්වාසය සහ හැකියාව ඔවුන්ට ලබා දේ.

ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් යනු බලාපොරොත්තු තැබිය හැකි අනාගතයකින් යුත් ගුවන් සේවයක් වන අතර එය, සිය වගකීම් හා යුතුකම් වලට කැපවී සිටින, පවතින සම්පත් උපරිමයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගන්නා, ඕනෑම අභියෝගයකට මුහුණ දිය හැකි සහ ආසියාවේ වඩාත් ප්‍රියතම ගුවන් සේවය බවට ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් පත් කිරීමේ දැක්මෙන් යුත් සාමාජිකයින් පිරිසකගෙන් සමන්විතය. ශ්‍රී ලංකන් සිහගව සහ උණුසුම් ඔබ නිල් අහස් තලයේ සැරිසරමින් තවත් ශක්තිමත්ව පියාසර කරන්නට හැකිවේවා යයි අපි ආදරයෙන් ප්‍රාර්ථනා කරන්නෙමු.

අභිමානයට පත්විය හැකි අතර මීට වඩා යමක් වුවද අපට කළ හැකි බව අපි විශ්වාස කරනවා. ඒවා දෙස නැවත වරක් සිත යොමු කිරීමට සහ අපගේ අනාගත සංවර්ධනය උදෙසා කැපවීමට හොඳම කාලය මෙයයි. ක්‍රියාකාරී සහ ක්‍රියාකාරී නොවන අංශ අතර සහසම්බන්ධතාවය සහ සෑම අංශයකම සම්බන්ධීකරණය සාර්ථකත්වයේ වසර තුළදී අප අරමුණු කරගත් දේ වේ. අපි විවිධ ආකාරයේ කාර්යයන් සිදුකළද, අපගේ අරමුණ එකක් වන අතර එහෙයින් එකාවන්ව බැඳී සිටීම වැදගත් වේ. ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් යනු විශිෂ්ට මට්ටමේ කාර්යසාධනයන් (සමූහ සහ ස්වාධීන) හඳුනාගන්නා සහ ඒවා සම්මානයට පාත්‍ර කරනා සමාගමකි. ශ්‍රී ලංකන් පවුලේ සාමාජිකයන්ට තිබිවන අවස්ථා බොහෝ වන අතර ඔවුන්ගේ දැනුම සහ හැකියාවන් විවිධ දක්ෂතා සංවර්ධන වැඩසටහන්, පුහුණුකිරීම් පාඨමාලා ආදිය හරහා ඔප්පු කර ඇත. මෙහි අරමුණ වන්නේ සිය වෘත්තීය මගේ සහ පුද්ගලික ජීවිතයේ සංවර්ධනයට

ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් යනු බලාපොරොත්තු තැබිය හැකි අනාගතයකින් යුත් ගුවන් සේවයක් වන අතර එය, සිය වගකීම් හා යුතුකම් වලට කැපවී සිටින, පවතින සම්පත් උපරිමයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගන්නා, ඕනෑම අභියෝගයකට මුහුණ දිය හැකි සහ ආසියාවේ වඩාත් ප්‍රියතම ගුවන් සේවය බවට ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් පත් කිරීමේ දැක්මෙන් යුත් සාමාජිකයින් පිරිසකගෙන් සමන්විතය.

ශ්‍රී ලංකන් මාධ්‍ය ඒකකය

CHOGM 2013

Sri Lanka

ලොවක් හමුවන රටක්

2013 පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ

නිල ගුවන් සත්කාරය ශ්‍රී ලංකන් වෙත

ආසියානු කලාපයටම වැදගත් සමුළුවක් වන 23 වෙනි වරට පැවැත්වෙන 2013 පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ නිල ගුවන් සත්කාරය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට හිමිව තිබේ. නොවැම්බර් මස 15 වෙනිදා අති උත්කර්ෂවත් අන්දමින් කොළඹ දී ආරම්භවීමට නියමිතව ඇති පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ උණුසුම ලෝකයටම ගෙනියන්නට ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මේ වන විට සූදානම්ව සිටී.

ඒ අනුව ගුවන් සමාගමේ සියලුම ගුවන්යානාවල පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ නිල ලාංඡනය ප්‍රදර්ශනය කරමින් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තරයට කැඳවාගෙන යාමේ ප්‍රවර්ධන වැඩපිළිවෙලක් මීට සමගාමීව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම දියත්කර ඇත. මෙම ඓතිහාසික අවස්ථාවේ ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිරි ගමන්මග ශක්තිමත් කරන්නා වූ තීරක සාධකයක් වනු නොඅනුමානය. ඒ වෙනුවෙන් ජාතික ගුවන් සේවයේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩලය අති විශිෂ්ට සේවාවක් සැපයීමට නියමිතය.

මේ පිළිබඳව අදහස් දක්වමින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා සඳහන් කළේ අප සමාගම පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍ය නායක සමුළුවේ හවුල්කරුවෙකු වීමට ලැබීම විශාල භාග්‍යයක් මෙන්ම වරප්‍රසාදයක් බවයි. මේ හරහා ශ්‍රී ලංකාවට මුළු මහත් ලෝකයේම අවධානය දිනාගැනීමට හැකිවනු ඇති බවද හෙතෙම පෙන්වා දුන්නා. මෙමගින් ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ සංචාරක කේන්ද්‍රස්ථානය කිරීමේ අරමුණ සාර්ථක කරගැනීමට උදව් වී සඳහා සහාය වීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට හැකියාව ලැබී ඇති බවද ඒ මහතා පැවසීය. තවද ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරය කිරීම සඳහා ඉතාමත් ආරක්ෂාකාරී රටක් වශයෙන් හඳුන්වාදිය හැකිය යන පණිවුඩය ලොවට ගෙනයාමටත් මෙය කදිම අවස්ථාවක් වන බවද ඒ මහතා වැඩිදුරටත් පැවසීය.

AIR TRAFFIC CONTROL

What is it?

(This article is dedicated to all my great friends past, present & future Air Traffic Controllers of Sri Lanka – Duncan Jayawardena)

Air Traffic Controllers play a similar role. But unfortunately only a few people know that such a breed of people known as air Traffic Controllers ever exist, because you don't see them on the road like traffic cops. Who really are Air Traffic Controllers ? What do they really do ?

When you travel on a busy road by bus, car or any other vehicle sometimes you have to wait at certain places on the road because the Traffic colour lights ahead of you show Red. The poem you were taught by your Montessori teachers comes to your mind

'STOP says the Red Light
GO says the Green,
CHANGE says the Amber one,
blinking in between'

When you are in a hurry to go , some times , more often than not, you curse the whole traffic lights system. . Yes ! you are in a hurry and so are the other drivers all want to reach the destination as soon as possible . The next thing that will happen is, if not for the colour lights, is an easy guess . An accident.! To prevent accidents where there is traffic, you need colour lights or a policeman to direct traffic. In other words the places which are congested with traffic needs some type of control to prevent accidents, traffic blocks (delays) and for the traffic to flow smoothly in an orderly manner. So next time you see a Traffic 'Ralahamy' waving his hands, do not curse him, for he is trying his best to prevent an accident may be save a life or two and also to send you to your destination soon, with minimum delay.

Air Traffic Controllers play a similar role. But unfortunately only a few people know that such a breed of people known as air Traffic Controllers ever exist, because you don't see them on the road like traffic cops.

The most wonderful thing is, unlike road transport, airplanes cannot stop in the air as road vehicles. They cannot stop to obey colour lights or the Policeman's orders to let the other aircraft to pass by. They always move in the air and avoidance of accidents have to be done while moving Although you may not know this, all airplanes which fly in the air are also subject to control. Like the Traffic Policeman on the road, there is some one who controls the airplanes in the air .

Who really are Air Traffic Controllers? What do they really do? To understand the Air Traffic Controller, it is necessary for you to know certain facts about airplanes - modern commercial airplanes (aircraft), meaning airplanes that carry passengers and cargo (goods) for hire, If someday you want to go abroad, you buy an airline ticket and board an airplane, and that airplane is the commercial airplane which will carry you through the sky at speeds exceeding 480 miles per hour (800 kmph) at great heights over 35000 feet (7 to 8 miles over ground or water) Wow! the nicest thing is you don't realize you are traveling so fast, simply because unlike on the road you don't see other objects passing you by except clouds and that too if you fly during day time. Also, unlike on the road, you don't see other airplanes if you look through your window and you may feel as if your airplane is the only airplane in the whole sky. But although you don't see, the other airplanes are always there, ahead of you , behind you, above you and below you, all moving at great speeds mentioned earlier, carrying in each 300 to 400 passengers, may be more. Other airplanes may over take you or come from the opposite direction or may fly across your path . Even they will climb whooooooosh..... across or descend across your path, But unfortunately the Pilots who are flying your airplane don't see them because unlike on the road, pilots are not expected to watch out for other traffic. Even if they look, they would not be able to see others because the airplanes may be flying inside a cloud or flying at night time. You may wonder if pilots do not see each other's airplanes how can they avoid meeting with accidents, especially when they are moving at such great speeds? The most wonderful thing is, unlike road transport, airplanes cannot stop in the air as road vehicles. They cannot stop to obey colour lights or the Policeman's orders to let the other aircraft to pass by. They always move in the air and avoidance of accidents have to be done while moving

Although you may not know this, all airplanes which fly in the air are also subject to control. Like the Traffic Policeman on the road, there is some one who controls the airplanes in the air and that person who gives orders to the aircraft is your Mr Air Traffic controller. Wow ! wonderful , but how can Mr Air Traffic Controller give orders to aero planes flying so high and at speeds so great? Good Question! Let me explain it this way. Imagine you are listening to your Radio at home, and the programme you listen to, is a physical exercise programme. You hear the voice from the radio say 'stand', and you stand
The next thing you hear is to raise both hands, and you do that too. This is followed by an instruction for you to run on the spot. Left-Right, Left-Right, Left-Right, Left-Right .... See..! you can obey a voice,

and do things although you don't see the one who gives you the orders. The man at the radio station is miles away from you, but he can make you jump, stand, sit or dance when you are at home by giving an order over the Radio. This is exactly what Mr Air Traffic Controller does. He gives instructions to airplanes over the radio, usually of Very High Frequencies (VHF Channels). The language used is English, with a lot of coded words which a pilot understands (see some of these words at the end of this article) Then airplanes or the pilots who fly them have to obey. Air Traffic Controllers do not only give instructions or orders. They are not very stern people as you may imagine, but friendly too. Why I say this, is that Air Traffic Controllers in addition to giving orders or Instructions to pilots, they give valuable information to the pilots such as positions of other airplanes in the sky. Information about weather enroute (Weather, some times have adverse (Bad) effects on the airplane and the flight (Journey) Information about the airport conditions where the airplane is scheduled to land (Destination). In addition to air traffic control instructions and information Air Traffic Controllers give advice to the pilots. These advice include changes to the flight levels (heights) they fly, diversions to other airports (Bad weather or other reasons). Wow! You may say Mr Air Traffic Controller is a wonderful guy, he gives instructions, advice and also valuable information to airplanes to make them fly safely through the skies and at the same time Mr Air Traffic controller expedites air traffic (which means make all airplanes move in an orderly manner without delaying them). Now I am sure you want to be an Air Traffic Controller one day. Hold on ... hold on ! these are not the only things an air Traffic Controller does. What else? you may wonder. Yes he provides Alerting Service too. Alerting Service ? The word sounds unfamiliar to me ? What is it ?. Let me explain it this way. Imagine yourself to be a Cricket fan. We all love to watch cricket matches. Yah... hooray! Sanath Jayasooriya is batting today at President Premadasa Stadium and you are looking forward to watch him in action. Wow ! how I like to watch his 'Pol Adi' Sixes,. What you do next is, take permission from your Ammi & Thaththi and go for the match. Of course if you are a married adult you have to take permission from your wife (That's for sure). You get clearance to go with conditions from your parents or wife, (as the case may be) to come straight home after the match. Your Mom would say, don't go anywhere after the match, by 6.30 p.m. you should be at home. The married man gets a slightly different order (the condition). Win or lose no booze-come straight home after the match. Yah..., the dead line for both. 6.30 p.m. What happens at the match. Sana Boy hammers 140 not out. Srilanka wins by six wickets and you start dancing for joy. celebration after celebration with your fellow cricket mates. You end up at the ice cream parlor (if you are a school child) and the married man becomes a bachelor again and ends up at the bar with the 'boys' for a shot of chilled beer. All forgotten,. the whole world is forgotten, including the orders from the mother or the wife. The home scene !... The Mom is furious, the Wife is cursing (also furious). You are missing, missing in action like Chuck Norris. Do you imagine that your Mom or the Wife would close the doors and go to sleep ? . No way... they would surely start looking for you immediately, might even call the police and ask for help. That exactly is the role of Mr Air Traffic Controller. That's Alerting Service, where he would start

In addition to air traffic control instructions and information Air Traffic Controllers give advice to the pilots. These advice include changes to the flight levels (heights) they fly, diversions to other airports (Bad weather or other reasons). Wow! You may say Mr Air Traffic Controller is a wonderful guy, he gives instructions, advice and also valuable information to airplanes to make them fly safely through the skies and at the same time Mr Air Traffic controller expedites air traffic (which means make all airplanes move in an orderly manner without delaying them).

searching for airplanes if they go missing. He will not rest until the missing airplane is found. He would alert the Search & Rescue Service Units (Air Force, Army, Navy and a host of others) and provide them with necessary information to look for the missing airplane. Now I am sure, by now you know who Mr Air Traffic Controller is.

To summaries what we have already discussed; an Air Traffic Controller provides services to airplanes with the objectives of

- Preventing collisions (accidents) in the air between airplanes
- Preventing collisions on ground between airplanes and other obstacles (vehicles, buildings and other installations)
- Expedite (send soon without delay) and maintain an orderly flow of air traffic
- Provide useful information & advice to aero planes (pilots) for safe & efficient conduct of flights
- Alert Search & Rescue organizations regarding airplanes in need of search & rescue services and assist such organization as required

Some of the code words used by Air Traffic Controllers and Pilots when they communicate with each other over the radio (you may try these in future when you talk to your friends but be careful with your Mom, she may not like your coded language)

Code Word	Meaning
AFFIRM	Yes
NEGATIVE	No or Permission not granted or That is not correct or Not capable
READ BACK	Repeat all or the specified part of this msg back to me exactly as received
ROGER	I have received all of your last transmission
STAND BY	Wait and I will call you
WILCO	(Will Comply) I understand your message and I will comply with it
Note	The words, Aircraft, Aero plane, Flying Machine, Jet are synonyms for the word Airplane used in this article

END

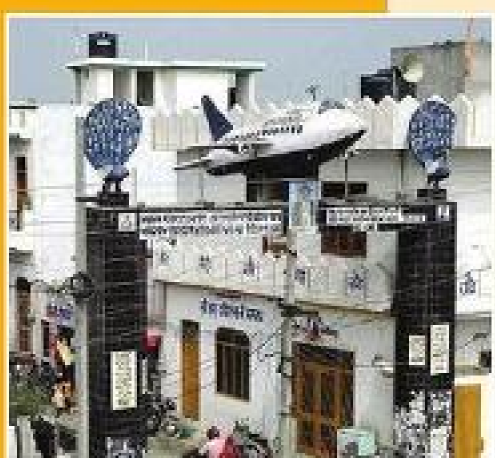
Editor's Note

Writer Duncan Jayawardena is a former Air Traffic Controller & Instructor for 15 years and has served the Aviation community in Srilanka for 40 years in various capacities. The organizations he served include SLAF, Department of Civil Aviation, AirLanka, SriLankan Airlines, Airport & Aviation Services, Civil Aviation Authority (CAASL) , Aero Lanka , (At present - Skyline Aviation Training Academy Asian Aviation Center & CAASL)

පන්ජාබයේ අපූරු
ගුවන්යානා දේවාලය

ඉන්දියානු ජනතාව තමා අදහන ආගම පිළිබඳ දැඩි විශ්වාසයකින් කටයුතු කරනු ලබන ජන කොට්ඨාසයක් වන අතර ඔවුනට දේවාල යනු අරුමයක් නොවේ. ඒ වෙනුවෙන් ඉන්දියානු ජනයා දිනපතා ආහාරපාන, පුද-පඩුරු පූජාවන් නිබඳවම පවත්වයි. නමුත් මෙම කාරණයේ දී අප මේ පවසන්නට යන සෙන්ට් බාබා නිහාල් සින්ග් ගුරුද්වාර දේවාලය සාමාන්‍ය සාම්ප්‍රදායෙන් එහා ගිය දේවාලයකි.

මෙය ජලන්දර් නගරයට යාබදව ඉදිකර ඇති ස්ථානයකි. ඒ අසළ විවිධ වර්ණයන්ගෙන් සමන්විත වූ කුඩා ගුවන් යානා විකිණීමට ඇති කඩවල් ද රාශියකි. මෙම ගුවන් යානා ඔවුන් අලෙවි කරන්නේ ආහාරපාන අලෙවි කරන ආකාරයෙන්ම ය. නමුත් විශේෂය වන්නේ ජනතාව එම ගුවන් යානා රැගෙන යන්නේ දේවාලයට පූජාකිරීම සඳහා වීමයි. සෙන්ට් බාබා නිහාල් සින්ග් ගුරුද්වාරයට පැමිණෙන බැතිමතුන් ගුවන් යානයක් රැගෙනවිත් පූජා කරන්නේ ඔවුන් තුළ ඇති වෙනත් රටක් වෙත ගුවන්ගතවීමේ සිහිනය සැබෑ කර ගනු පිණිසය.



පඩුරු රැගෙන දේවාලයට ඇතුළුවන පුද්ගලයින් අනතුරුව යොමු කෙරෙනුයේ පහත මහලටය. එහි ඇත්තේ වීදුරු කුට්ටිවල බහා ඇති තරමින් විශාල ප්‍රමාණයේ ගුවන් යානා ආකෘතීන්ය. දේවාලයට පැමිණෙන්නන්ගේ විශ්වාසය වනුයේ මෙවැනි පඩුරු පූජා කිරීමෙන් තමන්ට කවදා හෝ විදෙස් රටක සංචාරය කිරීමට අවස්ථාව ලැබෙනු ඇත යන්නයි. ඔවුන්ගෙන් බහුතරය ඉගෙනුම ලබන තරුණ, තරුණියන්ය. ඉක්මනින්ම විදේශයකට යාමේ දැඩි වුවමනාවක් ඇත්තේ ඔවුනට සහ පුද පඩුරු පිදුණන පුද්ගලයින්ගේ අදහසයි.

මේ අපූරු දේවාලය ඇතිවූ හේතුව අදටත් ප්‍රහේලිකයකි. ප්‍රදේශවාසීන් විශ්වාස කරන්නේ අතීතයේ විදෙස් රටකට යෑමට දෙවියන්ගෙන් වරම් ඉල්ලූ අයෙකුගේ ඉල්ලීම සඵලවීම හේතුවෙන් ඊට ගරුබුහුමන් දැක්වීම වෙනුවෙන් ඔහු මෙම දේවාලය ඉදිකරන්නට ඇති බවයි.

1957 නොවැම්බර් මස 01 වන දින ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් නිදහස් කර ගත් 56 පෙරළියේ නියමුවන් වූ එස් ඩබ්ලිව් ආර් ඩී බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා, පිලිප් ගුණවර්ධන මැතිතුමා, ඩී ඒ රාජපක්ෂ මැතිතුමා ඇතුළු පාලකයින්

56 පෙරළියෙන්
ලක් අහස නිදහස් ව
56 වසරක් සපිරුණු වගයි

බුද්ධික රූපසිංහ
ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමාගේ මාධ්‍ය ලේකම්

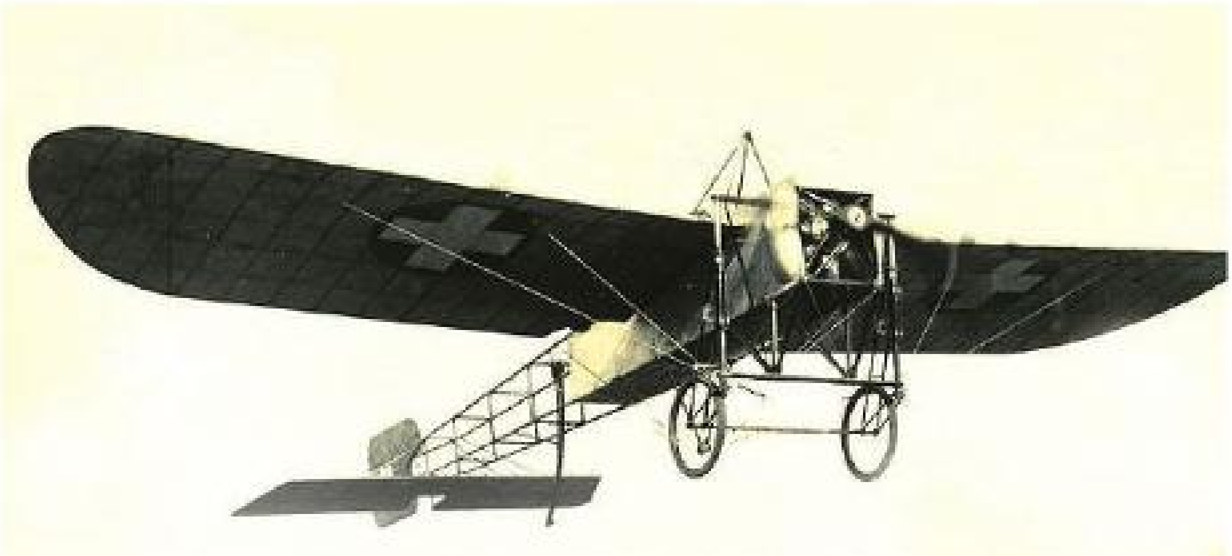
ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවය ආරම්භ වී සියවසක් සපිරී ඇති මේ මොහොතේ ගෙවී ගිය සියවසේ අතිශය වැදගත් සංධිස්ථානයන් පිළිබඳ අද දින මහජන ආවර්ජනය කළ යුතුව ඇති 1912 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින කොළඹ තුරග තරඟ පිටියෙන් ලත් ඉතිහාසයේ පළමු සාර්ථක ගුවන් ගමන සිදුවූ වසර ලෙස සලකන අතර, ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තරය සමඟ සම්බන්ධ වූ අවස්ථාව ලෙස සැලකෙන්නේ 1931 මැයි මස 07 වන දින බොම්බායේ සිට කොළඹ කොල්ලුපිටිය දක්වා පැමිණි ගුවන් ගමනයි. 1935 දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ සකස් කිරීම ආරම්භ ඇති අතර 1938 පෙබරවාරි 28 වන දින එය නිල වශයෙන් විවෘත කිරීම සිදුවිය. 1942 වසරේ දී රත්මලාන ගුවන් තොටුපළේ සියළු පාලන කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව මඟින් අත්පත් කර ගන්නා ලදි.

1948 වසරේ පෙබරවාරි මස 04 වන දින අප බ්‍රිතාන්‍ය අධිරාජ්‍යවාදීන්ගෙන් නිදහස දිනා ගත්ත ද එම නිදහස වඩාත් අර්ථවත් වීම ආරම්භ වන්නේ 1956 වසරෙන් පසුවය. බ්‍රිතාන්‍යයන්ගෙන් නාමික නිදහස ලැබුව ද අපට දේශීයත්වය මත පදනම් වූ ආර්ථික, දේශපාලන, සමාජ සහ සාංස්කෘතික ක්ෂේත්‍රයන්ගේ නිදහසක් ඇති කර ගත නොහැකි විය. සඟ, වෙද, ගොවි, ගුරු, කම්කරු පංචමහා බලවේගය එක්ව සිටි කළ මහජන එක්සත් පෙරමුණ රජය රටත් ලෙස අපට අහිමිකර තිබූ බොහෝ දෑ යළිත් අපට උරුම කර දීමට සමත් විය. වසර 450 ක් අධිරාජ්‍යවාදීන්ගේ ග්‍රහණයේ තිබූ කොළඹ වරාය ජනසතු කිරීමත් සමඟ දිවයිනත් ව සිසිරි ශ්‍රී ලංකාව ලෝකයත් සමඟ ස්වාධීනව නාවික ගනුදෙනු කිරීම තහවුරු විය. එසේම ලෝකයත් සමඟ සම්බන්ධ වන ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලාංකිකයන් වෙත යළි හිමි වන්නේ 1957 නොවැම්බර් මස 01 වන දිනයි. එතෙක් බ්‍රිතාන්‍ය රාජකීය ගුවන් හමුදාව (British Royal Airways) සතුව තිබූ කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් අත්පත් කර ගෙන 2013 වසරට වසර 56ක් සපිරේ. 1959 වසරේ කටුනායක ගුවන් තොටුපළ විවෘත කළ අතර එතැන් පටන් පියවරෙන් පියවර සංවර්ධනය වී වර්තමානය වන විට වසරකට මිලියන 07කට වඩා වැඩි මගීන් ප්‍රමාණයක් සංසරණය කළ හැකි නවීන ගුවන් තොටුපළක් බවට පත්ව ඇත.

56 ජයග්‍රහණයේ නියමුවන් වූ එස් ඩබ්ලිව් ආර් ඩී බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා, පිලිප් ගුණවර්ධන මැතිතුමා, ඩී ඒ රාජපක්ෂ මැතිතුමා අනාගතය දෙස බලමින් ගත් නිවැරදි දේශපාලන තීන්දු නිසා අද වන විට අප නිදහස් අහසක හිමිකරුවන් වී සිටී. එසේම එම නියමුවන්ගේ 56 දරුවන්, වර්තමාන අප ලබා ඇති ප්‍රහාරුදයේ පෙරගමන්කරුවන්ව සිටීම දෛවෝපගත සිදුවීමකි. 2005 වසරෙන් පසු උදා වූ මහින්ද චින්තන යුගය තුළ කටුනායක බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ස්වර්ණමය යුගය ලෙස සැලකිය හැකිය.

ගෙවී ගිය 56 වසර තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය විශාල ඉදිරි ගමනකට යොමු වී ඇති අතර වර්තමානය වන විට ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 02 ක් හිමි රටක් බවට අප පත්ව ඇත. එසේම ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් පුරත්මිතතාව අතින් දකුණු ආසියාවේ ප්‍රථම ස්ථානයත් ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ 04 වන ස්ථානයත් ලෝකයේ 19 වන ස්ථානයත් හිමිකරගෙන ඇත. අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන වැඩ පිළිවෙළ තුළ ශ්‍රී ලංකාව කලාපයේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත් කිරීමේ සැලසුම් සහගත වැඩ පිළිවෙළක අප අධිෂ්ඨාන සහගතව ඉදිරියට ගමන් කරමින් සිටී.

එසේම ලෝකයත් සමඟ සම්බන්ධ වන ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලාංකිකයන් වෙත යළි හිමි වන්නේ 1957 නොවැම්බර් මස 01 වන දිනයි. එතෙක් බ්‍රිතාන්‍ය රාජකීය ගුවන් හමුදාව (British Royal Airways) සතුව තිබූ කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් අත්පත් කර ගෙන 2013 වසරට වසර 56 ක් සපිරේ. 1959 වසරේ කටුනායක ගුවන් තොටුපළ විවෘත කළ අතර එතැන් පටන් පියවරෙන් පියවර සංවර්ධනය වී වර්තමානය වන විට වසරකට මිලියන 07කට වඩා වැඩි මගීන් ප්‍රමාණයක් සංසරණය කළ හැකි නවීන ගුවන් තොටුපළක් බවට පත්ව ඇත.



ශ්‍රී ලංකා ගුවන මුලින්ම හැඩගැන්වූ
යකඩ කුරුල්ලා
Bleriot Mono-Plane

ඉෂාර ගුණවර්ධන

ශ්‍රී ලංකා නිලයන් ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය තුළ බ්ලැරියට් (Bleriot) යනු අප සැමට නොමැකෙන මතකයකි. මන්ද ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ පාවෙන විදින්නට සමත් වූ ප්‍රථම ගුවන් යානය බ්ලැරියට් වර්ගයේ එකක් වීම හේතුවෙනි. 1911 වසරේ නැව් මාර්ගයෙන් මෙරටට රැගෙන ආ බ්ලැරියට් නම් යකඩ කුරුල්ලාගේ වර්ගයටම අයත් ගුවන් යානයක් කොළඹ තුරග තරග පිටියෙන් සාර්ථක ගුවන් ගමනක යෙදෙන්නේ 1912 දෙසැම්බර් 07 දිනයි. ඒ එදා මෙදා තාක් වසරවාහුව තුළ බ්ලැරියට් යන නාමය ද ශ්‍රී ලාංකේය වංශ කතා වලට එකතු කරමිනි. වර්තමානයේ භාවිත වන අධිතාක්ෂණික ගුවන් යානා පිළිබඳ සටහන් තැබීමට නිතැතින්ම යොමු වන අප බ්ලැරියට් මතකය අලුත් කිරීම සඳහා නැවතත් 1900-1910 දශකයකට පෙරා යොමුවීමට අදහස් කළේ ශ්‍රී ලාංකේය ගුවන් ඉතිහාසයේ ඉහළින්ම සටහන් වන නාමය එය වීම හේතුවෙනි.

ඇදහිය නොහැකි මට්ටමේ ගුවන් තාක්ෂණයකින් හෙබි නවීන ගුවන් යානා වන්මන් ලෝකය තුළ පැවතිය ද ගුවන් යානා විකාශනයේ මුල් අවධිය ඉතා සරල ගුවන් යානා අතීතයේ දී නිර්මාණය කරනු ලැබ ඇත. එකල ඇමරිකානුවන් සිය ගුවන් නිර්මාණ අත්හදා බලන අතරතුර ලෝකයේ අනෙක් කලාප තුළද ගුවන් යානා පිළිබඳ විවිධ මාදිලියේ අත්හදා බැලීම් සිදුවිය. විශේෂයෙන් තාක්ෂණික ප්‍රගතියක් පැවති ප්‍රංශයේද විවිධ නිර්මාණ සිදුවූ අතර එහිදී විටින් විට සාර්ථක මෙන්ම අසාර්ථක ගුවන් ගමන්ද වාර්තා විය.

> අප රට තුළින්ද සාර්ථක ගුවන් ගමනක් 1912 දී වාර්තා වන අතර එම ගුවන් යානය 'බ්ලැරියට් 11' (Bleriot XI) වර්ගයට අයත් විය. මෙම ගුවන් යානය අද පවතින ගුවන් යානා සමග සංසන්දනය කරන විට ඉතාමත් සරල මට්ටමේ නිර්මාණයක් වුව පෙණුනද එය එකල ඉතා විශ්මිත නිර්මාණයක් විය.

එකලම් අප රට තුළින්ද සාර්ථක ගුවන් ගමනක් 1912 දී වාර්තා වන අතර එම ගුවන් යානය 'බ්ලැරියට් 11' (Bleriot XI) වර්ගයට අයත් විය. මෙම ගුවන් යානය අද පවතින ගුවන් යානා සමග සංසන්දනය කරන විට ඉතාමත් සරල මට්ටමේ නිර්මාණයක් ලෙස පෙණුනද එය එකල ඉතා විශ්මිත නිර්මාණයක් විය.

මෙම 'බ්ලැරියට් 11' යානය නිපදවීමට පෙර එම නිෂ්පාදනයේ නිර්මාතෘ වූ 'ලුවිස් බ්ලැරියට්' විසින් විවිධ ආකාරයේ අත්හදා බැලීම් සිදුකර ඇත. එම මුල් අවධියේ දී ඔහු විසින් 'ඕර්නිතොප්ටර්' වර්ගයේ යානාවක් අත්හදා බලන ලද්දේ 1900-1901 කාලයේ දීය. මෙම යානා ආදර්ශ යානා වූ අතර මීටර 1.5 ක සැලෙන (Flapping) පියාපත් යුගලකින් යුතු විය. 'කාබනික් අම්ලය' මගින් ක්‍රියාත්මක වූ මෙම යානය සාර්ථක වීමෙන් ප්‍රථම ඒ සඳහා පේටන්ට් බලපත්‍රයට ලබා ගැනීමට ලුවිස් විසින් උත්සාහ ගත් නමුත් පසුව සිදු කෙරුණු අත්හදා බැලීම් වලදී යානයේ එන්ජින් එකින් එක පුපුරා යාමෙන් අනතුරුව එම ව්‍යාපෘතිය අත්හැර දමන ලදී.

1905 දී නිර්මාණය කරන ලද ඔහුගේ දෙවන ගුවන් යානය වූ 'බ්ලැරියට් II' යානය ලුවිස් බ්ලැරියට් ගේ සහයකු වූ වොයිසින් විසින් නිපද වන ලද අතර එම කොල්ලෑවක් ද විය. මෙම යානයේ ඉහළින්

හා පළලින් පියාපත් දෙකක් සැකසූ ලෙසින් එය බයිප්ලේන් වර්ගයට අයත් විය. මෙම යානය සීන් නදියේ බිලන්කෝට් හිදී අත්හදා බලන ලද අතර බෝට්ටුවක් ආධාරයෙන් ඇදගෙන ගොස් ඉහළ නැංවිය. නමුත් මෙම යානය ටික වේලාවකින් පසු දියට බිලීම හේතුවෙන් එයද අසාර්ථක නිර්මාණයක් විය.

ඔවුන් දෙවන වරටද සකස් කරන ලද්දේ බයිප්ලේන් වර්ගයේම ගුවන් යානයක් වූ අතර එය 'බ්ලැරියට් III' ලෙස හැඳින්විණි. මෙහි පියාපත් දෙක එකිනෙක සම්බන්ධ වූ ඉලිප්සාකාර එකක් විය. මෙම යානය අශ්වබල 24 ක එන්ජිමක් මගින් අවර පෙති දෙකක් ක්‍රියාත්මක වීමට සකස් කර තිබූ අතර එයද වොයිසන් සමග එක්ව සිදුකරන ලද නිර්මාණයක් විය. 1906 දී අත්හදා බලන ලද මෙම ගුවන් යානයට ද ගුවන් ගතවීමේ හැකියාවක් නොලැබුණි.

මීළඟ ගුවන් යානය 'බ්ලැරියට් IV' ලෙස හඳුන්වන ලද අතර එම අත්හදා බැලීමද 1906 වසරේ ඔක්තෝබර් මස දී සිදුවිය. එම යානයට අශ්වබල 24 ක එන්ජින් දෙකක් සවි කොට තිබූ නමුත් එම එන්ජින් දෙක සමානව ක්‍රියා නොකිරීම හේතුවෙන් අත්හදා බැලීම අසාර්ථක විය. එලෙසම මෙයට පොල්ලැවක් සවි කිරීමද අපහසු වීම නිසා ඒ සඳහා බයිසිකල් රෝද සවි කර තිබිණි. පසුව නැවත මෙම එන්ජින් දෙක වෙනුවට අශ්වබල 50 ක තනි එන්ජිමක් සවි කිරීමට ලුවිස් සහ වොයිසන් සූදානම් කටයුතු කර තිබිණි.

ඉන් පසු ලුවිස් සහ වොයිසන් අතර සුසංයෝගය බිඳී ගොස් ඇති අතර 1907 දී තනි පියාපතක් සහිත ප්‍රථම මොනොප්ලේන් වර්ගයේ ගුවන් යානයක් 'බ්ලැරියට් IV' නමින් අත්හදා බලන ලදී. නමුත් එයද වරක් දෙවරක් ගුවන් ගත වී නැවත සකස් කළ නොහැකි පරිදිම විනාශයට පත්ව ඇත.

අශ්ව බල 24 ක එන්ජිමක් සහිත වූ බ්ලැරියට් VI ගුවන් යානය 1907 වසරේම සකස් කර අත්හදා බලන ලදී. මෙම යානය ඉදිරිපස රෝද දෙකකින් හා පසුපස රෝදයකින් යුතු විය. දිග මීටර 07 සහ මීටර 7.2 පියාපත් සහිත පළලකින් යුතු විය.

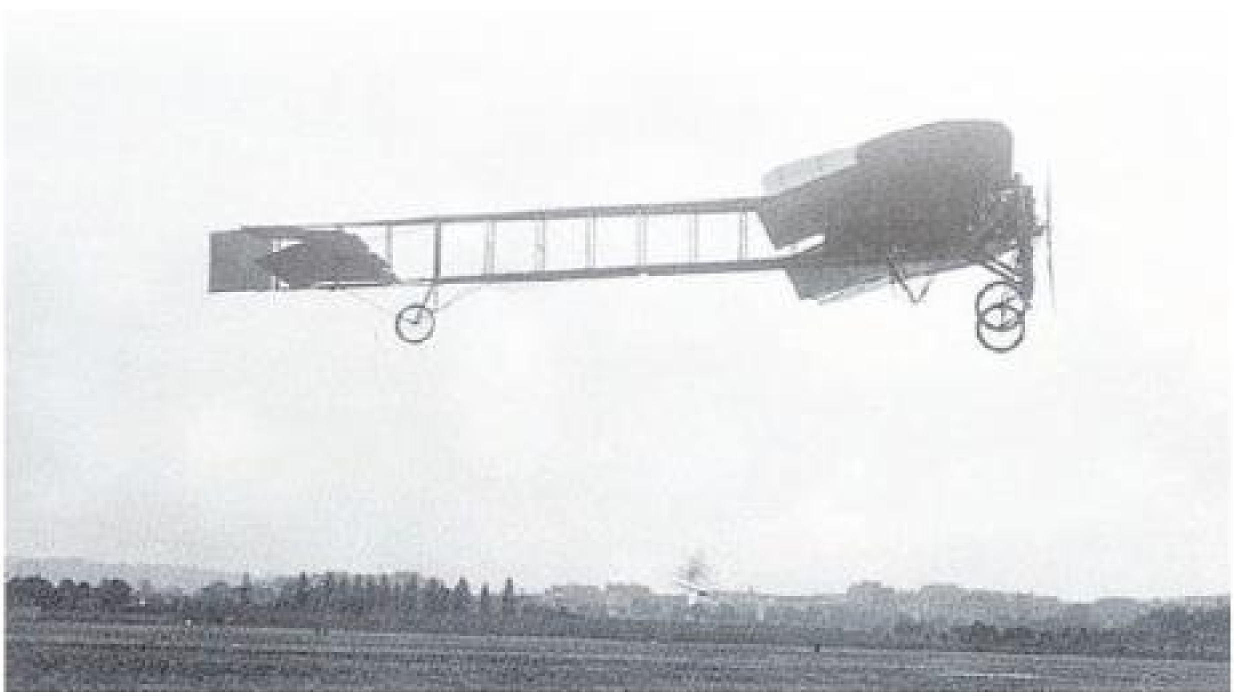
1907 වසරේම බ්ලැරියට් VII වර්ගයේ යානයද සකස් කර අත්හදා බලන ලද අතර මුල් අත්හදා බැලීම් වලදී මෙම යානය පාලනය කර ගත නොහැකි මට්ටමේ එකක් විය. ඉන් යානයේ රෝද පද්ධතියට පවා හානි සිදුවිය. නමුත් පසුව මෙම අඩුපාඩු මඟහරවා ගනිමින් මීටර 500 පමණ දුරක් ගමන් කිරීමට ලුවිස් බ්ලැරියට් හට හැකි විය. කෙසේ වුවද 1907 දෙසැම්බර් මස 18 දින යානය අනතුරට ලක් වීමෙන් තුවාල ලැබුවද සිය ජීවිතය බේරා ගැනීමට ලුවිස්ට හැකිවිය.

1908 දී බ්ලැරියට් VIII නිපදවන ලද අතර එය තාක්ෂණික අතින් ඉහළ මට්ටමේ එකක් විය. අද ගුවන් යානා මෙහෙයවීම සඳහා භාවිත කරන 'පැඩල්' සහ 'ජොයිස්ටික්' මුල් වරට යොදා ගන්නා ලද්දේ මෙම යානය සඳහාය. බ්ලැරියට් VIII මීටර 200 ක් ඉහළින් පියාසර කිරීම හේතුවෙන් ඔහුට නාමයක් හිමිවූ අතර පසුව කිලෝමීටර 14 දක්වා දුර පියාසර කිරීමට ඔහුට හැකිවී ඇත.

1908 වසරේදීම 'බ්ලැරියට් IX' යානය නිපදවූ ලුවිස් එය එම වසරේ පැරිසියේ පැවති ප්‍රදර්ශනයකටද ඉදිරිපත් කරනු ලැබීය. මෙහි කලින් යානයට වඩා බල සම්පන්න එන්ජිමක් සවි කර තිබුණද මුළු යානය බරින් වැඩිවීම හේතුවෙන් එයද ඉහළ නැංවීමට අපහසු විය. මීටර 12 ක දිගකින් සහ මීටර 09 ක පළලින් යුතු වූ මෙය කිලෝග්‍රෑම් 450 ක බරකින් යුතු විය.

'බ්ලැරියට් X' යානය 1908 වසරේ දී නිෂ්පාදනය කරන ලද අතර එය අනිකුත් නිර්මාණ වලට වඩා මෙහෙයවීමෙන් වෙනස් එකක් වූ නමුත් නිපදවීමේ කටයුතු අවසන් කිරීමට හැකියාවක් නොලැබුණු හෙයින් අතර මඟ නවතා දැමිණි.

1909 වර්ෂය බ්ලැරියට් නාමයට සුවිශේෂී වසරක් විය. ඒ ලුවිස් බ්ලැරියට් විසින් අතිසාර්ථක 'බ්ලැරියට් XI' යානය නිපදවීම හේතුවෙනි. වාතයට වඩා බරින් වැඩිවූ සහ



අශ්ව බල 35 එන්ජිමකින් සමන්විත වූ මෙම යානය 1909 ජූලි 25 දින ඉංග්‍රීසි මුඩය තරණය කරමින් ඔහු විසින් විශේෂ ත්‍යාගයක් දිනා ගන්නා ලදී. එම ගුවන් ගමන වෙනුවෙන් පුවත් ප්‍රචාරයක් ලද අතර එය ඔහුගේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන මට්ටම ඉහළ යාම සඳහා බෙහෙවින් ඉවහල් විය. එය එකල පුවත් වල ඉහළින්ම සඳහන්ව තිබූ අතර ඇතැම් පුවත්පත් එය යුගයේ විශිෂ්ට මෙහෙයුමක් ලෙසටද වාර්තා කර තිබුණි. බ්ලැරියට් වර්ගයේ ගුවන් යානා ඉන් පසුව වාණිජ මට්ටමින් නිපදවන ලද අතර පුහුණු ගුවන් යානා ද ඒ අතර විය. විවිධ රටවල් විසින් මිලට ගන්නා ලද මෙම යානා තනි පුද්ගලයකුට හා පුද්ගලයින් දෙදෙනකුට ගමන් කළ හැකි අයුරින් සකස් කර තිබුණි.

1909 ජනවාරි 23 වන දින පළමු ගුවන් ගමන අත්හදා බැලූ අතර එහි අශ්ව බල 35 ක එන්ජිමක් විය. මෙයද මුල් අවධියේදී එතරම් සාර්ථක නොවූ අතර පසුව විවිධ අත්හදා බැලීම් සහ වෙනස්කම් මගින් සාර්ථක නිර්මාණයක් බිහි කිරීමට හැකිවිය. ඉංග්‍රීසි මුඩය තරණය කිරීමෙන් පසුව 1909 සැප්තැම්බර් මස වන විට මෙවන් යානා 103 ක් සඳහා ඉල්ලුමක් තිබිණ. කෙසේ වෙතත් පසුව සිදුවූ අනතුරු හේතුවෙන් ප්‍රංශ හමුදාව මගින් 1912 දී මෙම වර්ගයේ මොනෝ ප්ලේන් භාවිත කිරීම තහනම් කරන ලදී. පළමු ලෝක යුද්ධය අවසන් වන තුරු මෙම යානා නිෂ්පාදනය පැවති අතර විවිධ වෙනස්කම් වලින් යුතුව එම නිෂ්පාදන සිදු කෙරිණි.

'කොලින් බුවින්' නැමැත්තෙකු විසින් ශ්‍රී ලංකාවට ද පළමුවෙන් ගෙන ලද්දේ 'බ්ලැරියට් XI' වර්ගයේ යානයකි. එම නිසා බ්ලැරියට් ගුවන් යානය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ඉතිහාසය හා සම්බන්ධව ඉතා වැදගත් යානයක් ලෙස සැලකිය හැක. එකල එය ඉතා ජනප්‍රිය විය. 1911 වසරේ නැව මගින් ශ්‍රී ලංකාවට ප්‍රථමයෙන් රැගෙන එන ලද්දේ 'බ්ලැරියට් XI' වර්ගයට අයත් ගුවන් යානයක් වන අතර 1912 දී සාර්ථක ගුවන් ගමනක් සඳහා දායකත්වය ලබා දී ඇත්තේද 1900 වසරේ සිටම විකාශනය වෙමින් ආ බ්ලැරියට් වර්ගයේ ගුවන් යානයකි.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ IAA ඇකඩමිය

2013 IATA ප්‍රිමියර් කවය වෙත ඇතුළත් වේ

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) මගින් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ඇකඩමිය (IAA) සිය 2013 ප්‍රිමියර් කවයෙහි ලොව විශිෂ්ටතම අනුමත ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 10 අතරට එක් කර ගැනිණි. මෙම තෝරා ගැනීම සිදු කෙරුණේ රටවල් 90ක ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 440 ක් ඇගයුමට ලක් කිරීමෙන් අනතුරුවය. වර්ධනය, විශේෂිතය, සිසු ශ්‍රේණිගත කිරීම් පෙළගැස්මවල තත්ත්වය සහ (IATA) පුහුණු වැඩසටහන් ප්‍රචලිත කිරීමට දක්වන ලද දායකත්වය යන කරුණු මත මෙම මධ්‍යස්ථානයන් ඇගයුමට ලක් කෙරිණි.

මෙය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයෙහි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ඇකඩමිය (IAA) වෙත පිරිනැමුණු දෙවන (IATA) පුහුණු විශිෂ්ටතා සම්මානය වන අතර මෙයට පෙර 2012 වසරේ දී සිංගප්පූරුවේ පැවති සමුළුවේ දී එය ප්‍රමුඛ ආසියාවේ විශිෂ්ටතම පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 10 අතරට තේරී පත් විය.

ලොව විශිෂ්ටතම ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 10 අතරට එමිරේට්ස් එයාර්ලයින්ස්, ජපානයේ ගුවන් භාණ්ඩ පුහුණු මධ්‍යස්ථානය සහ ජපන් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහකයන්ගේ සංගමය (JAFA)" කෙන්යාවේ ගුවන් ප්‍රවාහනය ආශ්‍රිත අධ්‍යයන මධ්‍යස්ථානය, කටාර් ගුවන් තරණ තාක්ෂණ පිළිබඳ විද්‍යාලය (Qatar Aeronautical College)" ඉන්දියාවේ ජෙට් වින්ග්ස් කළමනාකරණ ආයතනය, ස්විස් වින්ග්ස් ගුවන් සේවා ඇකඩමිය, ගුවන් සේවා අධ්‍යයනය පිළිබඳ අන්මාර් ඇකඩමිය සහ ඉන්දියා ජාත්‍යන්තර වෙළඳ මධ්‍යස්ථානය ඇතුළත් වේ.

'මෙය සමුච්චිත ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ අවශ්‍ය දැනුම සහ හැකියාවන්ගෙන් අනාගත පරපුර සවිබල ගැන්වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය දරන ප්‍රයත්නයන් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වශයෙන්, මෙරට ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කිරීම සඳහා වන කැපවීම ඇගයුමට ලක් වීමක් වශයෙන් දැක්විය හැකිය'. යනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා මේ පිළිබඳව අදහස් දක්වමින් පවසා ඇත.

ක්ෂේත්‍රයෙහි සාර්ථකත්වය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය නායකත්වය සහ හැකියාවන් ගොඩනැංවීමේ මාධ්‍යයක් වශයෙන් සිය කටයුතු කිරීමේදී (IATA) පුහුණු හා සංවර්ධන ආයතනය (ITDI) ලොව පුරා විසිරුණු (IATA) අනුමත ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයන්හි විශිෂ්ටත්වය හඳුනාගැනීම සඳහා පුහුණු සහකාර ඇගයුම් වැඩසටහන් සංවිධානය කරයි. මෙහිදී උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකාව, අප්‍රිකාව, ආසියා-පැසිෆික්, යුරෝපය, මැදපෙරදිග සහ දකුණු ආසියාව තුළින් විශිෂ්ටතම කලාපීය ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 10ද තෝරා ගැනේ. මෙය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයෙහි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා ඇකඩමිය (IAA) වෙත පිරිනැමුණු දෙවන (IATA) පුහුණු විශිෂ්ටත්ව සම්මානය වන අතර මෙයට ඉහත 2012 වසරේ දී සිංගප්පූරුවේ පැවති සමුළුවේ දී එය දකුණු ආසියාවේ විශිෂ්ටතම පුහුණු මධ්‍යස්ථාන 10 අතරට තේරී පත් විය. (IAA) මගින් අත්පත් කරගැනුණු අඛණ්ඩ සාර්ථකත්වය හේතුවෙන් එය වසර දෙකක් වැනි කෙටි කාලසීමාවක් තුළ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සම්මානයට පාත්‍ර විය.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය කෙරෙහි සහභාගීත්වය, නායකත්වය සහ සේවය සැලසීම අරමුණු කොට ගත් (IATA) මණ්ඩලය තුළ 2013 ප්‍රිමියර් කවය වෙත තේරී පත් වූ පුහුණු සහකරුවන් (ලෝක ව්‍යාප්ත විශිෂ්ටයින් 10) වෙත ITDI ප්‍රමාණපත්‍ර පිරිනමයි. එමගින් පෙර වසරේ දී විශිෂ්ට කණ්ඩායම මගින් සිසුන් විශාල සංඛ්‍යාවක් පුහුණු කරමින් සාර්ථක ප්‍රතිඵල අත්පත් කරගත් බවත්, (IATA) පුහුණු වැඩසටහන් කෙරෙහි කැපී පෙනෙන දායකත්වයක් සපයන ලද බවටත්, ඉහළ සිසු සාමාර්ථ මට්ටම් අත්කර ගනිමින් සිසුන්ගේ සාර්ථකත්වය කෙරෙහි කැප වී කටයුතු කළ බවටත් සහතික කෙරේ.

මෙම විශිෂ්ටත්ව සම්මානයෙන් පිදුම් ලැබීම පිළිබඳ අභිමානයක් වන අතර සියලුම පුහුණු වෘත්තිකයින්ගේ තත්ත්වය ඉහළ නංවමින් විශිෂ්ටත්වය අත්පත් කර ගැනීමට එමගින් දිරිගන්වන බව පැවසිය හැකි බව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ මානව සම්පත් අංශ ප්‍රධානී ප්‍රදීප් කැලුලාවල මහතා පවසා ඇත.

උසස් තත්වයේ පුහුණු ආයතනයක් වශයෙන් දිගු කාලීන හා උජ්වල ගෞරවයේ කීර්තියක් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය සතු වන අතර සියලු ම පුහුණු මධ්‍යස්ථාන ඒකරාශී කරමින් පුහුණු පහසුකම් ඒකාබද්ධ කිරීමට ගුවන් සේවය අපේක්ෂා කරන බව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ඒකාබද්ධ ගුවන් සේවා ඇකඩමියෙහි ප්‍රධානියා වන කපිතාන් කමල් ගුණවර්ධන මහතා පවසා ඇත.

වසර 2012 දී IAA මගින් ස්වකීය පුහුණු වැඩසටහන් සංඛ්‍යාව දෙකේ සිට අට දක්වා ඉහළ නංවා ඇත. එහි ආදායම සහ සිසු සංඛ්‍යාව තුන් ගුණයකින් වර්ධනය වී ඇත. එහි බාහිර වෙළඳපොළ කොටස සියයට 21 සිට සියයට 49 දක්වා වර්ධනය වී ඇති අතර, එමෙන්ම සිසු සාමාර්ථතා මට්ටම සියයට 87 සිට සියයට 94 දක්වා වර්ධනය විය. මෙම සම්මානයෙන් පිදුම් ලැබීම සඳහා හේතු වූ වෙනත් සාධක වශයෙන් IAA මගින් දැනටමත් ගුවන් යානා කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුවෙහි පළමු වටය නිම කරන ලද මාලදිවයින් පුහුණු මධ්‍යස්ථානය විවෘත කිරීම, මාලදිවයින් ගුවන් සේවය වෙත ජාත්‍යන්තර වැඩසටහන් හඳුන්වාදීම, දේශීය හා ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතාවන් සහ කාර්යමණ්ඩලය, උපාධි අපේක්ෂකයින් සහ පාසල් අවසන් කළ සිසුන් වෙනුවෙන් පිළියෙල කරන ලද සමාජ සත්කාරක සේවාවන් දැක්විය හැකිය.

අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම්

LAW COST CARRIERS

ඉෂාර ගුණවර්ධන

ව්‍යාපාරිකයින් විසින් තම වෙළඳ කටයුතු වඩා වැඩියෙන් සිදුකර ගැනීම උදෙසා වර්ෂ වර ව්‍යාපාරික ලෝකයට විවිධ ආකාරයේ හඳුන්වාදීම් සිදු කරනු ලබයි. සමහර ව්‍යාපාරික හඳුන්වාදීම් පාරිභෝගිකයාට ද හිතකර වන අතර සමහර හඳුන්වාදීම් පාරිභෝගිකයාට කෙසේ වෙතත් ව්‍යාපාරිකයාට වාසි ගෙනදෙන දේ වේ. අද ලොව වැඩිපුරම දැකිය හැක්කේ අධික මිළකට විකිණෙන භාණ්ඩ වල කුඩා ප්‍රමාණ හෝ අඩු පහසුකම් සහ අඩු තත්ව යටතේ පහසු මිළට ලබා දීමයි. මෙමගින් පාරිභෝගිකයින්ට පහසුවක් සැළසෙන අතර වැඩි පාරිභෝගිකයින් ප්‍රමාණයක් ව්‍යාපාරයට ඇදගැනීමට හැකියාව ලැබේ

ගුවන් ක්ෂේත්‍රයත් අධික මිල ගණන් යටතේ සේවා සපයන කර්මාන්තයකි. ගුවන් ටිකට්පත් මිල ගණන් ඉතා ඉහළය. මේ නිසා මේ පහසුකම් භාවිතා කරන පාරිභෝගිකයින් අඩු වේ. මේ නිසා සමහර ගුවන් සමාගම් අඩු මිල සේවා හඳුන්වා දීම සිදු කරයි. මෙලෙස හඳුන්වා දුන් එක් ව්‍යාපාරික මොඩලයක් වන්නේ අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් ය. ගුවන් ටිකට්පත් වල ඉහළ මිල ගණන් හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් වලට ඇති වන ව්‍යාපාරික පාඩුව අවම කර ගැනීමට මෙය හොඳ ක්‍රමයක් වන අතර මෙසේ අඩු මිලට ටිකට්පත් ලබා දීමේ දී ආහාරපාන ලබාදීම ආදිය සිදු නොකරයි. එලෙසම ගුවන් සමාගම් අඩු මිලට ගුවන් ටිකට්පත් ලබාදීමේදී ගුවන් සමාගමට වන පාඩුව පියවා ගැනීමට ඔවුන් ආහාරපාන වලට, බඩු ගමන්මළු, ගුවන් යානයට මුලින්ම ඇතුළත් කිරීම, පසුපස ආසන වෙන්කිරීම ආදියට අමතර මුදල් අයකිරීම සිදුකරයි.

අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් යන්න මුලින්ම ඇති වී තිබෙන්නේ තරඟකාරී ගුවන් සමාගම් වලට වඩා මෙහෙයුම් වියදම් අවම කර ගනිමින් ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදු කරනු ලබන ගුවන් සමාගම් වෙනුවෙනි. ගුවන් ටිකට්පත් වල මිල ගණන් අඩු ගුවන් සමාගම් වලට ද මේ නම නිතර භාවිතා කරයි. නමුත් අඩු සේවා පහසුකම් සහිතව කෙටි දුර ධාවනය කරන ගුවන් සමාගම් සහ කලාපීය ගුවන් සමාගම් මේ ගණයට ඇතුළත් නොවේ. එලෙසම පූර්ණ සේවා සපයන ගුවන් සමාගම් වල අඩු මිල ටිකට්පත් ද මේ ගණයට නොවැටේ. තවත් සමහර ගුවන් සමාගම් තමන්ව අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් යනුවෙන් හඳුන්වා දෙනු ලබන අතර ඔවුන් නම්‍යශීලී මෙහෙයුම් පවත්වා ගනිමින් අඩු මිලට පහසුකම් සලසනු ලබයි. මෙම හඳුන්වා දීම මගින් ඔවුන් වැඩි ප්‍රචාරණයක් සහ අලෙවියක් බලාපොරොත්තු වේ.

ගුවන් ක්ෂේත්‍රයත් අධික මිල ගණන් යටතේ සේවා සපයන කර්මාන්තයකි. ගුවන් ටිකට්පත් මිල ගණන් ඉතා ඉහළය. මේ නිසා මේ පහසුකම් භාවිතා කරන පාරිභෝගිකයින් අඩු වේ. මේ නිසා සමහර ගුවන් සමාගම් අඩු මිල සේවා හඳුන්වා දීම සිදු කරයි. මෙලෙස හඳුන්වා දුන් එක් ව්‍යාපාරික මොඩලයක් වන්නේ අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් ය. ගුවන් ටිකට්පත් වල ඉහළ මිල ගණන් හේතුවෙන් ගුවන් සමාගම් වලට ඇති වන ව්‍යාපාරික පාඩුව අවම කර ගැනීමට මෙය හොඳ ක්‍රමයක් වන අතර මෙසේ අඩු මිලට ටිකට්පත් ලබා දීමේ දී ආහාර පාන ලබා දීම ආදිය සිදු නොකරයි.

ව්‍යාපාරික මොඩලය

අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම්වල ස්වභාවය සහ ව්‍යාපාරික තත්ත්වය ගුවන් සමාගමෙන් සමාගමට, රටින් රටට හෝ කලාපයෙන් කලාපයට වෙනස් වේ. සමහර ලක්ෂණ කලාපීය වශයෙන් සමාන වේ. කෙසේ වෙතත් සාම්ප්‍රදායික ගුවන් සමාගම් වලට වඩා මෙම අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් වල සුවිශේෂීත්වය වන්නේ අඩු මෙහෙයුම් වියදම් සහ එම නිසාම අඩු ගාස්තු ව්‍යුහයයි.

පොදු ලක්ෂණ

බොහෝ අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් වල එකම වර්ගයේ යානා භාවිතා කරන අතර එම යානාවල ඇත්තේ එක් පන්තියක පමණි. එනම් ව්‍යාපාරික පන්තිය, පිරිමැසුම් පන්තිය ආදී වශයෙන් නොව පිරිමැසුම් පන්තිය පමණක් දක්නට ලැබේ. මුල් වකවානුවල මෙම ගුවන් සමාගම් පැරණි ගුවන් යානා යොදාගන්නා ලදී. පසුකාලීනව ඔවුන්ගේ ගුවන් යානා බල ඇණිය නව ගුවන් යානා වලින් සමන්විත වූ අතර වැඩි වශයෙන්ම භාවිතයට ගැනුනේ වැඩි ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයක් ඇති එයාර්බස් 320 හා බෝයිං 737 වර්ගයේ ගුවන් යානායි. මෙම ගුවන් යානා තැබවීන්ම ඉහළ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය, අවම පුහුණු වියදම්, එක් වර්ගයක් වෙනුවෙන් වන කාර්ය මණ්ඩල වියදම් අවම වීම ආදිය නිසා මෙම යානා ඔවුන් අතර ජනප්‍රිය වී තිබේ.

අනෙක් සාමාන්‍ය ගුවන් සමාගම් මෙන්ම මෙම අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් ද තම ගමනාන්ත ජාලය උපරිම කිරීම සඳහා ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ස්ථාන කිහිපයක් භාවිතා කරනු ලබන අතර සාම්ප්‍රදායික ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථාන වෙනුවට වෙනත් නගර භාවිතා කිරීමට පෙළඹේ.

බොහෝ ගුවන් සමාගම් ගුවන් යානා මෙහෙයවනු ලබන්නේ අවම අමතර උපකරණ යොදා ගනිමින් වන අතර මෙයින් ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන්නේ ඒවා මිලදී ගැනීමට, නඩත්තුවට යන වියදම අවම කිරීමත් එම උපකරණ තබා ගැනීම නිසා ගුවන්යානයේ බර වැඩි වීම මගින් සිදුවන වැඩි ඉන්ධන දහනය අවම කිරීම මගින් මුදල් ඉතිරි කිරීමත්ය. උදාහරණයක් ලෙස රයන් එයාර් සමාගම ගුවන් යානයේ ආසන පිටුපසට නැමීමට නොහැකි අයුරින් සකසා ඇති අතර පිටුපස බෑගලුම් ඉවත් කිරීම මගින් පිරිසිදු කිරීමට යන වියදම අවමකර ඇත. සමහර සමාගම්වල ගුවන් යානාවල ජනේල වැසුම් නොමැත. බොහෝ විට ගුවන් මගීන්ට තිබෙන විනෝදාත්මක උපකරණ ඉවත්කර ඇති අතර චන්ද්‍රිකා රූපවාහිනී භාවිතයක් ඒවායේ වෙළඳ දැන්වීම් ප්‍රචාරයක් මගින් ඔවුන් අමතර ආදායමක් සපයාගනී. ඒ වගේම සමහර සමාගම් ආසන කලින් වෙන් කිරීමේ පහසුකම් සලසා නොමැති අතර එමගින් ඔවුන් බලාපොරොත්තු වන්නේ ඉක්මනින්

මගීනී ඇතුළු කර ගනිමින් ආපසු පිටත් වීමට ගත වන කාලය අවම කර ගැනීමයි. නමුත් සමහර ගුවන් සමාගම් ආසන වෙන්කිරීම සඳහා මුදල් අය කිරීම සිදු කරයි. එමගින් අමතර ආදායමක් ලබා ගනී. ඒ වගේම හදිසි දොරටු අසල ආසන වෙන් කිරීමට මුදල් අය කිරීමක් සිදු කරයි. එම ආසන අසල පාද තබා ගැනීම සඳහා වැඩි ඉඩක් තිබේ.

මෙම වර්ගයේ ගුවන් ගමන්වල ගාස්තු ක්‍රමය බොහෝ සරල වන අතර ආපසු ඒමට අය කරනු ලබන ගාස්තුවෙන් භාගයක් එක් දෙසකට පමණක් ගමන් කරන විට අය කරනු ලබයි. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් ගමන් පිටත්වීමේ දින ළඟාවන විට ගාස්තු වැඩි වන අතර කල් ඇතිව ආසන වෙන්කර ගන්නා මගීන්ට වාසි සැලසේ. එමෙන්ම බොහෝ පිරිවැයුම්දායක ගුවන් සමාගම් නදමධ්‍ය අඩු කුඩා ගුවන් තොටුපළවලට ගුවන් ගමන් සිදු කරනු ලබන අතර ගුවන් ගමන් අඩු කාල වේලාවන් ද තෝරා ගනී. එම අවස්ථා වල ගුවන් තොටුපළ ගාස්තු සාපේක්ෂව අඩු ය. ඉතා ඉක්මනින් දෙවන ගුවන් ගමනට සූදානම් වීම මගින් ඔවුන් ගුවන් යානා වැඩි කාලයක් ගුවන් ගමන් සඳහා යොදා ගැනීම සිදු කිරීමෙන් ගුවන් යානයේ උපරිම භාවිතයක් ලබා ගනී. මුල් කාලයේ දී ගුවන් මගීන්ගේ භාණ්ඩ මගීන් ගමන් කරන මිළග ගුවන් යානයට ගෙන යාම මගීන් විසින් ම සිදු කර ගැනීම සිදුවිය. එමගින් ඔවුන් වියදම් අවම කර ගැනීමට උත්සාහ කළ අතර දැන් එම තත්ත්වය දක්නට නොමැත.

මෙවන් අඩු මිල ගුවන් සමාගම් වනු තුළ මගීන් ආදායම් උපයනු ලබයි. විශේෂයෙන් අමතරව ලබාදෙන සේවාවන් සඳහා මුදල් අයකිරීම සිදුකරනු ලබයි. උදාහරණ ලෙස පොරොත්තු සීට්, කොට්ට ආදිය සඳහා මුදල් අය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

බොහෝ ගුවන් සමාගම් වල සේවක සංඛ්‍යාව අවම වන අතර බොහෝ කාර්යයන් එකම සේවකයින්ට සිදු කිරීමට සිදුවේ. උදාහරණයක් ලෙස ගුවන් සේවිකාවන් විසින්ම යානය පිරිසිදු කිරීම සිදු කරනු ලබයි. එමෙන්ම ඉන්ධන පිරිමැසීම සඳහා ඉන්ධන ලබාදෙන ආයතන සමග වෙළඳ ගිවිසුම් ද ඇත්තේ කර තිබේ. එලෙස මෙම ගුවන් සමාගම් වල ප්‍රමාද වී පැමිණෙන මගීන් සඳහා ආපසු මුදල් ලබා දීම සිදු නොකරනු ලබන අතර ඔවුන්ට යළිත් සම්පූර්ණ ප්‍රවේශපත්‍රයක් මිලදී ගැනීමට සිදු වේ.

අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම්වල මූලධර්ම එක් එක් ගුවන් සමාගම් විවිධ සේවා සපයන අතර පහත කරුණු ඔවුන් තුළ දැකිය හැක.

- අවම පුහුණු අවශ්‍යතා, අවම නඩත්තු වියදම්, අවම මිලදී ගැනීමේ වියදම් ආදිය නිසා එකම වර්ගයේ ගුවන් යානා යොදා ගනී.
- මගීන්ට ලබා දෙන ප්‍රසාද දීමනා, වෙනස් කළ හැකි ආසන ආදී අත්‍යවශ්‍ය නොවන දේ ඇතුලත් නොවේ.
- අඩු වියදම් ද්විතීයික ගුවන් තොටුපළ යොදාගනී
- වැඩි ගුවන් ගමන් වාර ගණනක් පෙදෙනිකව සිදුකර ගැනීමටත්, කඩිනම් නැගීමේ ගාස්තු අඩුකර ගැනීමටත් ගුවන් ගමන් ඉක්මනින් පිටත්වීම සිදු කරනු ලබයි.
- නියෝජිතයන් හෝ මධ්‍යස්ථාන නොමැතිව අන්තර්ජාලයෙන් ටිකට්පත් ලබාගැනීමට හැකියාව ලබා දීම
- මාර්ගගත පරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කිරීම. (On-line check in)
- ගමන් මළු සඳහා මුදල් අයකිරීම මගින් ගමන් මළු අවමකර ඉක්මනින් භාණ්ඩ පැටවීම සිදු කිරීම සහ අවම බරක් පවත්වා ගැනීම.
- ගුවන් තොටුපළ ගාස්තු අවම කර ගැනීම සඳහා ගුවන් පාලම් භාවිතය සිදු නොකිරීම
- කාර්ය මණ්ඩලය ඵලදායිතා තත්ත්වයේ පවත්වා ගැනීම
- ඉන්ධන ලබාගැනීම සඳහා උපක්‍රමික ගිවිසුම්වලට එළඹීම
- සපයනු ලබන අමතර සේවා සඳහා මුදල් අය කර ගැනීම
- ආසන වෙන් කිරීම සිදු නොකිරීම.
- එක් ස්ථානයක සිට වෙනත් ස්ථානයකට පමණක් ගමන් කිරීම (මෙහිදී අතර මග ගොඩ බැසීම සහ මගීන් ලබා ගැනීමක් හෝ නැවැත්වීමක් සිදු නොකරයි)

කෙටිම අඩු වියදම් ගුවන් ගමන

2011 සැප්තැම්බර් මස 9 වන දින හොන්ඩුරාස් හි 'ලා සීබා' සිට 'රෝටන් දූපත' 'ඊසි ස්කයි' නම් ගුවන් සමාගමක් අඩුමිල සේවාවක් ආරම්භ කර ඇත. මෙහිදී බෝයිං 737-200 වර්ගයේ යානයක් භාවිත කර ඇති අතර නාවික සැතපුම් 40 දුරක් විනාඩි 8 ක ගුවන් ගමන් කාලයකින් සිදුකර ඇත. ගුවන් මගියෙක් සඳහා ඩොලර් 24.95 ක් අය කර ඇත.

වෙනස් කම්

සෑම අඩු වියදම් ගුවන් සමාගමක්ම මේ සියළු දේ සිදු නොකරනු ලබන අතර සමාගමේ ගුවන් සමාගමේ උපායමාර්ගික සැලසුම් අනුව සහ ගුවන්සේවා අධිකාරියෙන් පනවා ඇති රෙගුලාසි අනුව සුරක්ෂිතතාව සඳහා සහ මගීන්ට වැඩි සුව පහසුවක් සැලසීම සඳහා විවිධ ක්‍රම භාවිතා කරනු ලබයි. එලෙසම අඩු මිල ගුවන් සමාගම් අතර තිබෙන තරගය නිසා ද මෙම සියලු මූලධර්මයන් ඒ ආකාරයෙන්ම භාවිතා නොකරයි.

විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අඩුමිල ගුවන් සමාගම වන මිහින් ලංකා සහ ඉන්දියාවේ එයාර් ඉන්දියා එක්ස්ප්‍රස් සමාගම නොමිලේ ආහාරපාන සපයයි.

ඉතිහාසය

1940 දශකයේ දී පමණ 'චැනල් එයාර්වේස්', 'කෙවිට් ලයින්' වැනි ගුවන් සමාගම් අඩු වියදම් සංචාරක ගුවන් ගමන් සහ කෙටි විනෝද ගමන් ඒ වගේම වැඩි 'ආඩම්බර' නොමැති ගුවන් ගමන් යාමට අවස්ථාවක් ලබා දෙනු ලැබීණ. කෙසේ වෙතත් මුල් ම අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම ලෙස හැඳින්විය හැක්කේ 1971 ආරම්භ වූ 'සවුත්වෙස්ට් එයාර්ලයින්ස්' නම් ගුවන් සමාගමයි. නමුත් 1970 දී ඇමරිකාව සහ බ්‍රිතාන්‍ය අතර ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ 'ලේකර් එයාර්වේස්' නම් ගුවන් සමාගම අඩු වියදම් ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ නමුත් එතරම් සාර්ථක නොවීණ.

ආඩම්බර නොමැති දිගු දුර ගුවන් ගමන්

එයාර්බස් 380 යානයේ සම්පූර්ණ ආසන ගණනම පිරිමැසුම් ආසන ලෙස සැලසුම්කොට මගීන් 853ක පමණ ආසන පහසුකම් සැලසිය හැකි නිසා දිගු දුර අඩුමිල ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා මෙම ගුවන් යානය යෙදවීම පිළිබඳ යෝජනා තිබේ. කෙසේ වෙතත් මේවායේ එක් ආසනයකට වැයවන වියදම් අඩුවුවද වියදම් අඩු කිරීම සඳහා භාවිතා කළ හැකි අනෙකුත් ක්‍රම ඉතා අල්පය. එවිට සාමාන්‍ය ගුවන් සේවයක හා මෙම අඩුමිල ගුවන් සේවයක වෙනසක් දැකීම අසීරුය. බොහෝ අඩු වියදම් ගුවන් සමාගම් තම යානා සෑම අවස්ථාවකම සේවයේ යොදවන අතර උදෑසනම සේවය ආරම්භ කර බොහෝ රාත්‍රී වන තුරු සේවා සිදු කරයි. නමුත් දිගුදුර ගුවන් ගමන් පවත්වා ගන්නේ නම් වැඩි වාර ගණනක් එසේ ගුවන් ගමන් වාර පවත්වා ගැනීම අසීරු වනවා මෙන්ම ලෝකයේ වේලාවල් වල වෙනස්කම් නිසා සිදුකරන මෙහෙයුම් ඒ අනුවද සීමා වේ. ඒ වගේ දිගු ගුවන් ගමන් හේතුවෙන් දිනකට ගුවන් ගමන් වාර කීපයක් පවත්වා ගැනීම අපහසු වේ. කෙසේ වෙතත් මෙම මොඩලය හඳුන්වා දීම ආර්ථිකමය වශයෙන් සාධු ලබන අතර දැනටමත් සමහර ගුවන් සමාගම් බංකොලොත් වී ඇත.
උදාහරණයක් ලෙස හොංකොං දේශයේ ගුවන් සමාගමක් වන 'ඔඅසිස් හොංකොං එයාර්ලයින්ස්' සමාගම හොංකොං සිට ලන්ඩනයේ ගැට්වික් ගුවන් තොටුපළට මෙහෙයුම් එක්සත් ජනපද ඩොලර් 150 ට පමණ මෙහෙයුම් ආරම්භ කළමුත් වසරක් වැනි කෙටි කාලයක දී මෙහෙයුම් නවත්වා දමනු ලැබුවේ බිලියන ගණනක අලාභය හේතුවෙනි.

Which is the safest seat on an aircraft?

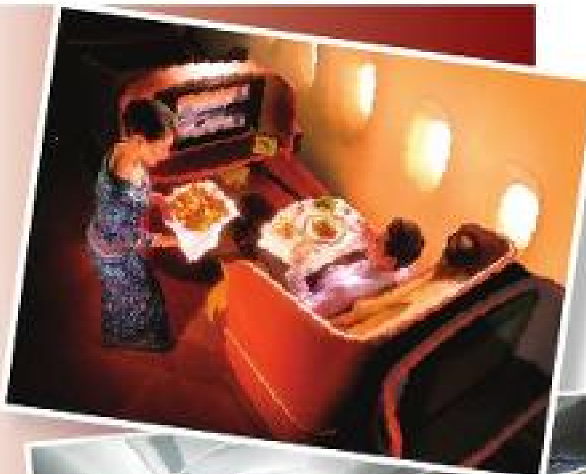
The latest in our Travel Truths series looks at the safest place to be seated if you're unlucky enough to be involved in a plane crash.

නිලන්ත පෙත්තගොඩ

අද ලෝකයේ සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ලෙස පිළිගැනෙන්නේ ගුවන් ප්‍රවාහන මාධ්‍යය යි. එය එසේ වන්නේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සිය සාමාජික, ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතන සමඟින් එක්ව විධිමත් සහ සුරක්ෂිත ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස ගුවන් ප්‍රවාහනය පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් යොදා ඇති දැවැන්ත ක්‍රියා පිළිවෙත අධ්‍යයනය කිරීමෙන් අනාවරණය වේ. කලින් කලට විවිධ ආකාරයේ ගුවන් අනතුරු වාර්තා වුවද එසේ සිදුවන්නේ සෑම කන්පරයක දීම සිදුවන්නා වූ සාර්ථක ගුවන් ගමන් අති විශාල ප්‍රමාණයක් අප අතරින් අමතක කරවමිනි. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් මගීන් අතර වඩාත් සුරක්ෂිතම මගී ආසන පිහිටන කලාපය ලෙස කතිකාවතක් නිර්මාණය වී ඇත්තේ ගුවන් යානයේ පියාපත් අතර පිහිටන මගී ආසන කිහිපයයි. මන්දයත් ගුවන් යානයක ශක්තිමත්ම කලාපය එය වන නිසාවෙන් ය. නමුත් සමහර අවස්ථාවන් හිදී ගුවන් අනතුරක දී සුරක්ෂිතම ස්ථානය යානයේ පිටුපස කොටසද විය හැකිය. මෙම සිද්ධාන්තයන් උපයෝගී කරගනිමින් අධ්‍යයනයන් කිහිපයක් සිදුකරමින් සුපුකට චැනල් 4 නාලිකාව පසුගිය දා වාර්තාමය වැඩසටහනක් නිෂ්පාදනයකොට ඇත.

ඔවුන් මෙම පරීක්ෂණය සිදුකිරීම සඳහා මෙක්සිකෝවේ සොනෝරන් කාන්තාරය තෝරාගත් අතර ඒ සඳහා බෝයිං සමාගමේ නිෂ්පාදිත 727 මාදිලියේ ගුවන් යානයක් යොදාගන්නා ලදී.

යානය පොළොව මත ගැටෙන්නට සැලැස්වීමෙන් අනතුරුව සාමාන්‍යයෙන් ව්‍යාපාරික පන්තියේ මගීන් සඳහා වෙන් කෙරෙන මගී ආසන පෙළි 11 ඉන් ඉවතට වෙන්වී ගොස් ඇත. එහිදී වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය වී ඇත්තේ ප්‍රථම පන්තියේ මගීන් සිටියහු හෝ දිවි ගලවාගෙන නොමැති බවත් අනෙක් මගීන්ගෙන් 78% ක් පමණ දිවි ගලවාගෙන ඇති බවත්ය. නමුත් පසුගිය කාලයේ සිදුකරන ලද තවත් සමීක්ෂණයකින් අනාවරණය වී ඇත්තේ 1971 වසරට පසුව සිදුව ඇති අනතුරු බොහෝමයකදී යානයේ පියාපත් අසළට වන්නට පිහිටන ආසනවල ගමන්කළ පුද්ගලයින් බොහෝමයක් සිය ජීවිත බේරාගෙන ඇති බවයි. එහිදී පියාපත් පිටුපස සිටි පිරිස ජීවිත ගලවාගැනීමේ සම්භාවිතාව 69% ක් වී ඇත.



මෙම වැඩිදුර පරීක්ෂණ සිදුකර ඇත්තේ ලෝකයේ සුවිශාලම ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයින් වන එයාර්බස් හා බෝයිං යන ගුවන් සමාගම් දෙකයි.

එහිදී එක් ගුවන් යානයක එක පේළියේ ආසනවල තැනින් තැන මිනිස් අනුරූ රඳවා සිදුකරන ලද පරීක්ෂණයක් සිදුකර ඇත්තේ මගී ආසන පටි නිවැරදිව පළඳා, සාමාන්‍ය ලෙස පළඳවමින් සහ ආසන පටි රහිතවය. එහිදී ආසන පටි පැළඳූ අනුරූ දෙකෙහි හානි අවම වී ඇති අතර අනෙකා දැඩි හානි සහිත විය.

ඇමරිකානු රජය 1993 සහ 2000 වසර අතර කාලය තුළ සිදුකරන ලද සමීක්ෂණයකින් පැහැදිලි වී ඇත්තේ ගුවන් අනතුරු 568 ක් සිදුවී ඇති බවත් එම අනතුරු සඳහා මගීන් 53,487 ක් මුහුණ දී ඇති බවත්ය. එහිදී ගුවන් මගීන් 51,207 ක් දිවි ගලවාගෙන ඇත්තේ 96%ක ප්‍රතිශතයක් පෙන්වමිනි. මේ අතර සිදුවී ඇති දරුණුම ගුවන් අනතුරු 26 දී පවා අඩක පමණ පිරිසක් ගුවන් යානයෙන් පිටතට පැමිණ දිවි ගලවා ගෙන ඇත.

ඉන් අදහස් වන්නේ පිටවීමේ දොරටුව ආසන්නයේ ඇති ආසන සුරක්ෂිත බවද? මෙම තත්ත්වය ලෝකය පුරාවට සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී අනතුරු 105 කින් 2,000 ක පමණ පිරිසක් දිවි ගලවා ගෙන ඇත. ඔවුන් අසුන්ගෙන ඇත්තේ පිටවීමේ දොරටුවට ආසන 06 ක තරම් ප්‍රමාණයක දුරකිනි. එහිදී කවුළු අසල ආසන සහ දොරටු අසල ආසන යන දෙකම සැලකිල්ලට ගෙන ඇති අතර ඒවායේ පරතරය ද ඉතා අවමය.

සාරාංශය

ගුවන් ප්‍රවාහනය යනු මේ වන විට ලෝකයේ ඉතා සුරක්ෂිතම මෙන්ම කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය යි. planecrashinfo.com වෙබ් අඩවියට අනුව ගුවන් අනතුරක් වීමට පවතින සම්භාවිතාව ගුවන් ගමන් වාර මිලියන 4.7 කට එක්වරකි.

ඔබ ගුවන් යානයක ආර්ථික පන්තියේ, ආසනයක නිවැරදිව අසුන්ගෙන, ආසන පටි නිවැරදිව පළඳා, පිටවීමේ දොරටුවක් අසල, කවුළුවක් අසල සිටින්නේ නම් අනතුරක් සිදුවුවත් ජීවිතය බේරාගැනීමට ඇති අවස්ථාව ඉතා ඉහළ බව අවසන් වශයෙන් පැවසිය යුතුය.

යුධ ගුවන් යානා MIG-29

ගුවන්සර පසුගිය කලාපයකින් අප ඇමරිකා එක්සත් ජනපද යුධ කටයුතුවලදී ගුවනේ බලවතා, එනම් පස්වන පරම්පරාවට අයත් F-22 යානාව පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් කළෙමු. මෙවර කලාපයෙන් අප සිව්වන පරම්පරාවට අයත් රුසියාවේ ප්‍රබල නිපැයුමක් වන 'Fulcrum' නමින් හැඳින්වෙන MIG-29 යානාව පිළිබඳ තොරතුරු ඔබ වෙත ගෙන ඒමට අදහස් කළෙමු.

අශාන් හෙට්ටිගේ

1969 වර්ෂයේදී ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය 'F-X' නමින් යුධ ගුවන් යානා මාලාවක් නිපදවීම ආරම්භ කරන ලදි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෑත යුගයේ ඉතා ජනප්‍රිය වූ F-15 යානය එළිදැක්විය. එම වකවානුව තුළ රටවල් අතර සීතල යුද්ධය (Cold War) ආරම්භව තිබූ හෙයින් සෝවියට් රුසියාව ඇතුළු ඔවුනට පක්ෂපාති රටවල් සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය සමග ඔවුනට පක්ෂපාති රටවල් අතර ආර්ථිකමය, දේශපාලනික, යුධ උපකරණ නිෂ්පාදනය යන කරුණු ප්‍රධානකොට ගෙන පැවති තරගයේ උපරිම අවස්ථාවේ පැවතුණි. එම නිසා සෝවියට් ජනරජය ඇමරිකානු ගුවන් යානාවලට වඩා ප්‍රබල යානා නිෂ්පාදනය කෙරෙහි යොමු වූ අතර දිගු දුර පහර දීම, උපරිම වේගය, උපරිම යුධ උපකරණ ප්‍රමාණයක් රැගෙන යා හැකි හා ඉහළ ගුවන් තාක්ෂණය යන කරුණු ඔවුන් විසින් සලකා බලන ලදි. මේ සියලු කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින් රුසියානු Sukhoi සමාගම අදාළ යානා සැලසුම් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදි. 1971 වර්ෂයේ දී ඔවුන්ගේ සැලසුම් වල තිබූ වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණු අතර එහිදී ඇමරිකානු F-16 Fighting Falcon iy Northrop YF-17 යානාවන්ට සමාන තාක්ෂණයෙන් යුක්තව Sukhoi SU-27 නමැති යානාව නිපදවන ලදි.

ඉන්පසු වර්ෂ 1974 දී රුසියාවේ Mikoyan සමාගම MIG-29A නමින් යානයක් නිපදවීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලද අතර 1977 ඔක්තෝබර් මස 06 වන දින එහි ප්‍රථම යානාව සාර්ථකව ගුවන්ගත කෙරුණි. එය බොහෝදෙනාගේ අවධානය දිනා ගත් සිදුවීමක් විය. ඒ වන විට SU-27 යානාව මගින් යුධ කටයුතු වලදී ගුවනේ සිට ගුවනට (air-to-air) පහරදීම සිදු කෙරුණු අතර ගොඩබිම් හමුදා සඳහා සහාය ලබාදුන් MIG-23 යානය ඉවත්කර රුසියානු ගුවන් හමුදාව විසින් MIG-29 යානය භාවිත කිරීම ආරම්භ කරන ලදි. වැඩි කලක් ගත වීමට මත්තෙන් MIG-29 යානාව ඇමරිකානු ප්‍රබල යානා F-15, F-16 යානා හා සම තත්වයට පත්වූ අතර වර්ෂ 1980 දී Mikoyan සමාගම ගුවන් කරලියේ සුවිශාල වෙනසක් සිදුකරමින් MIG-29S ලෙස නවීන පන්නයේ මිසයිල වර්ග රැගෙන යා හැකි, ඉන්ධන ධාරිතාවද පෙරට වඩා වර්ධනය කරමින් සහ හැඩතලයේද යම් යම් වෙනස්කම් සිදු කරමින් යානාව වැඩිදියුණු කරන ලදි.

වර්ෂ 1983 අගෝස්තු මස MIG-29B යානාව එළිදැක්වූ අතර පැවති සීතල යුද්ධයේ (Cold War) අවසානයත් සමගින් MIG-29 යානා වල වාර්තාගත අලෙවියත් සිදුවිය. තවද එම කාලය තුළදීම MIG-29K නමින් යුධ නෞකාවල පවා ගොඩබෑස්සවීමට හැකි (carrier-based) යානයක්ද නිපදවුනි. එම යානා වලින් බහුතරය ඉන්දියාව විසින් මිලදී ගැනීමද විශේෂත්වයකි. මෙහි නිෂ්පාදන කටයුතුවලදී බොහෝ ප්‍රභාරක යානා වල තොදැකීන රන්වින් දෙක අතර පැවති විශාල පරතරය බොහෝදෙනාගේ කතාබහට ලක්වුණි. එලෙස පවතින විට එන්ජින් මගින් චූෂණය කරගන්නා වාත ධාරා මගින් යානයට ප්‍රතිරෝධයක් ඇතිවිය හැකිවීම ඊට හේතුවයි. ඇමරිකානු F-111 සහ F-14 වැනි යානා නිපදවන විටද මෙම ගැටළුව පැන නැගී අතර ඇමරිකානුවන් ඊට යෙදූ ප්‍රතිකර්මය ලොවට සැඟවුන.

වර්ෂ 1974 දී රුසියාවේ Mikoyan සමාගම MIG-29A නමින් යානාවක් නිපදවීමේ කටයුතු ආරම්භ කරන ලද අතර 1977 ඔක්තෝබර් මස 06 වන දින එහි ප්‍රථම යානාව සාර්ථකව ගුවන් ගත කෙරුණි. එය බොහෝ දෙනාගේ අවධානය දිනා ගත් සිදුවීමක් විය. ඒ වන විට SU-27 යානාව මගින් යුධ කටයුතු වලදී ගුවනේ සිට ගුවනට (air-to-air) පහරදීම් සිදු කෙරුනු අතර ගොඩබිම් හමුදා සඳහා සහාය ලබා දුන් MIG-23 යානය ඉවත්කර රුසියානු ගුවන් හමුදාව විසින් MIG-29 යානය භාවිත කිරීම ආරම්භ කරන ලදී.

අවසානයේ MIG-29 යානයේ පැවති දෝෂය සාර්ථක ලෙස මගහරවා ගත්තේ රුසියානු ගුවන් යානා නිෂ්පාදන ඉංජිනේරුවන්ගේ දක්ෂතාව ලෝකය ඉදිරියේ මනාව පිළිබිඹු කරමිනි. එහි බඳ කොටස ඇලුමිනියම් සහ මිශ්‍ර ලෝහවලින් නිමවා ඇත. යානයේ තටුවල හැඩය සහ බඳට සවිවී ඇති ආකාරය රුසියානු ගුවන් යානාවලටම ආවේණික වූ ක්‍රමයකි. SU-27 යානය සහ MIG-29 යානය බොහෝ සෙයින් සමාන හැඩයක් දරයි. තවද මෙවැනි තටුවල ඇති පාලන උපාංගද ඒවාටම ආවේණික අයුරින් සකසා ඇත. රුසියාවේ නිෂ්පාදිත Klimov RD-33 වර්ගයේ අති ප්‍රබල එන්ජින් දෙකකින් MIG-29 යානයට බලය සපයයි. ලීටර 4,365

අවසානයේ MIG-29 යානයේ පැවති දෝෂය සාර්ථක ලෙස මගහරවා ගත්තේ රුසියානු ගුවන් යානා නිෂ්පාදන ඉංජිනේරුවන්ගේ දක්ෂතාව ලෝකය ඉදිරියේ මනාව පිළිබිඹු කරමිනි. එහි බඳ කොටස ඇලුමිනියම් සහ මිශ්‍ර ලෝහවලින් නිමවා ඇත. යානයේ තටුවල හැඩය සහ බඳට සවිවී ඇති ආකාරය රුසියානු ගුවන් යානාවලටම ආවේණික වූ ක්‍රමයකි. SU-27 යානය සහ MIG-29 යානය බොහෝ සෙයින් සමාන හැඩයන් දරයි. තවද මේවායේ තටුවල ඇති පාලන උපාංගද ඒවාටම ආවේණික අයුරින් සකසා ඇත.

රුසියාවේ නිෂ්පාදිත Klimov RD-33 වර්ගයේ අති ප්‍රබල එන්ජින් දෙකකින් MIG-29 යානයට බලය සපයයි.

හා ඉන්ධන ධාරිතාවක් අභ්‍යන්තර ඉන්ධන ටැංකි 06 ක්, බඳ තුළ 04 ක් සහ තටුවල එක් ටැංකියක් බැගින් රැගෙන යා හැක.

MIG-29 හි නියමු කුටිය පෙර නිෂ්පාදිත MIG-23 යානයේ නියමු කුටියෙන් වෙනස් කර සැකසූවකි. මෙය සියලුම පාලන උපකරණවලින් සමන්විතය. නියමුවාගේ හිස මට්ටමට ඇති විශේෂ තිරය සහ බහුකාර්යය තිරයන් නියමුවාට සියලු තොරතුරු සපයයි. මෙහි ඇති Zvezda K-36DM වර්ගයේ හදිසි ඉවත්වීමේ ආසනය අනතුරුදායක අවස්ථාවකදී ඉතා සුළු මොහොතක් තුළ යානයෙන් ඉවත්ව නියමුවාට ආරක්ෂාව ලබා දේ. මෙය Phazotron N019 හා N010 නමින් හැඳින්වෙන ප්‍රබල රේඩාර් පද්ධතියකින් ද සමන්විත වන අතර එයට සතුරු ඉලක්ක 10ක් එකවර සටහන්කර ගැනීමේ හැකියාව පවතී. නමුත් පහරදිය හැක්කේ එකවර එක් ඉලක්කයකට පමණී. සතුරු ඉලක්කයක් සටහන් වූ විට නියමුකුටිය පිටත ඉදිරියෙන් ඇති කිරණ විට කළ හැකි උපකරණය මගින් සතුරු යානය වෙත ලේසර් කිරණයක් එල්ලකර එම යානයට තිබෙන දුර, එම යානය ගමන් කරන දිශාව ලබාගත හැකි වීම මෙහි ඇති තවත් විශේෂත්වයක් වන අතර කිලෝමීටර 80 ක් දුරට එම තරංගය එල්ල කළ හැක.

යානයේ පවතින ප්‍රධාන අවි සැලකිල්ලට ගත් විට මිලිමීටර 30 cannon වර්ගයේ අවියකින් සමන්විත වන අතර මුල් අවධියේදී MIG-29B යානයේ සමහර මට්ටමේ ඉන්ධන ටැංකිය රැගෙන යන අවස්ථාවේදී එම cannon අවියෙන් පහර දීමට නොහැකි වූ නමුත් පසුව එම cannon අවියෙන් ඕනෑම අවස්ථාවක පහරදීමට හැකිවන අයුරින් MIG-29S යානය සකසන ලදී. ගුවනේ සිට ගුවනට හා ගොඩබිමට පහරදිය හැකි මිසයිල වර්ග, ගොඩබිමට එල්ල කළහැකි නවීන බෝම්බ වර්ග, රොකට් වර්ග සහ න්‍යෂ්ටික බෝම්බ ද මෙම MIG-29 යානයේ රැගෙන යා හැක. කෙසේ වෙතත් MIG-29 යානය, ගුවනේදී වෙනත් සතුරු යානාවකට පහරදීම අතින් ඉතා සාර්ථකය. Mirage 200, F-16 Fighting Falcon, F/A-18 Hornet වැනි ලොව ප්‍රබල ප්‍රහාරක ගුවන් යානා සමඟ සම තත්ත්වයෙන් MIG-29 යානය පවතී.

MIG-29 යානයේ දිග 17.37 m වන අතර උස 4.73 m කි. තටු අතර පරතරය 11.4 m වේ. තටු ප්‍රදේශයේ වර්ගඵලය 38 m^2 කි. යානයේ හිස් බර 11,000 කට ද පැටවූ බර 15,300 kg ක් වන අතර එසවුම් බර 20,000 කට ක් වේ. උපරිම වේගය 2,400 kmh^{-1} කි.

'Fulcrum' යන නාමය රුසියාව විසින් නම් කරන ලද නාමයක් නොවන අතර NATO සංවිධානය විසින් ලබාදී ඇති නාමයක් වීමද මෙහි තවත් විශේෂත්වයකි. මේ වන විට රුසියානු ගුවන් හමුදාව, ඉන්දියාව, ඇමරිකාව, යුගෝස්ලාවියාව, ජර්මනිය, පෝලන්තය, ඉරානය හා යුක්රේනය ඇතුළු රටවල් 18 ක MIG-29 යානය භාවිතා කරයි. තවද Swifts නමින් රුසියානු ගුවන් හමුදාවෙහි නිල ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම සිය සංදර්ශන සඳහා ද MIG-29 යානය භාවිත කරයි.

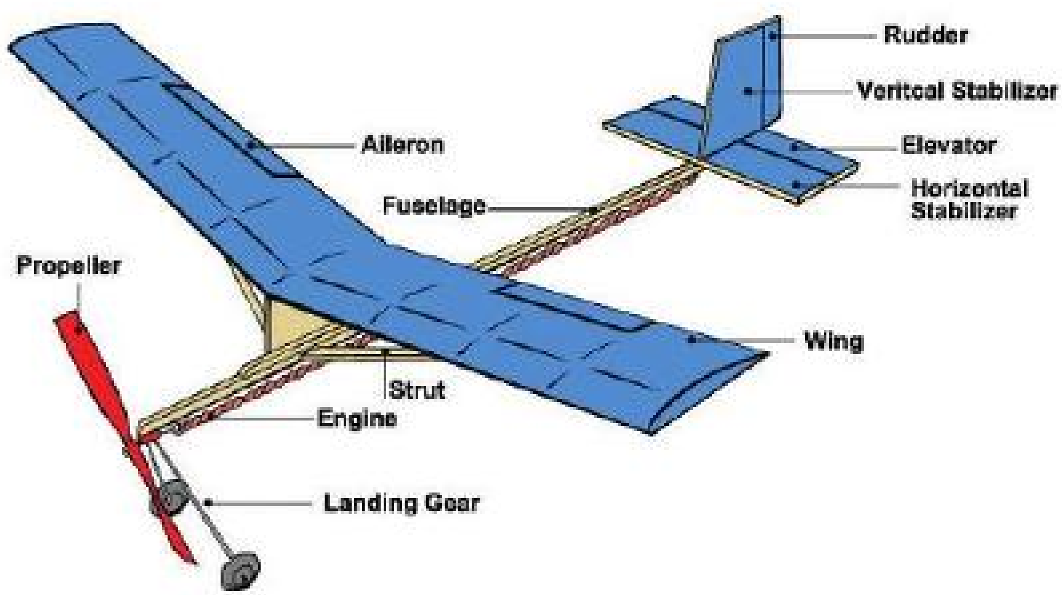
MIG-29 හි නියමු කුටිය පෙර නිෂ්පාදිත MIG-23 යානයේ නියමු කුටියෙන් වෙනස් කර සැකසුවකි. මෙය සියලුම පාලන උපකරණවලින් සමන්විතය. නියමුවාගේ හිස මට්ටමට ඇති විශේෂ තිරය සහ බහුකාර්යය තිරයන් නියමුවාට සියලු තොරතුරු සපයයි. මෙහි ඇති Zvezda K-36DM වර්ගයේ හදිසි ඉවත්වීමේ ආසනය අනතුරුදායක අවස්ථාවකදී ඉතා සුළු මොහොතක් තුළ යානයෙන් ඉවත්ව නියමුවාට අරක්ෂාව ලබා දේ. මෙය Phazotron N019 හා N010 නමින් හැඳින්වෙන ප්‍රබල රේඩාර් පද්ධතියකින් ද සමන්විත වන අතර එයට සතුරු ඉලක්ක 10ක් එකවර සටහන්කර ගැනීමේ හැකියාව පවතී.

කුඩා ආදර්ශ ගුවන් යානයක් නිර්මාණය

හරිඳු සුරාජ් චතුරංග

ඉතා විශාල ගුවන් යානා අහසේ ගමන් කරන අයුරු නිරීක්ෂණය කළ අපට එවැනි ගුවන් යානයක් නිපදවීම සිහිනයක් වුවද ඒ ආකාරයේ ආදර්ශ ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කිරීම අපහසු කටයුත්තක් නොවේ.

එබැවින් අප මෙවර ගුවන්සර ඔස්සේ කුඩා ආදර්ශ ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කරගන්නා ආකාරය පිළිබඳ විශේෂාංගයක් ඔබ වෙත රැගෙන එන අතර ඒ ඔස්සේ කුඩා ගුවන් යානයක් සකසා ගන්නේ කෙසේදැයි විමසා බලමු.



ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කිරීමට ප්‍රථම ඒ සම්බන්ධ වටපිටාව පිළිබඳ දැනුවත් වීම ඉතා වැදගත් ය.

ගුවන් යානා වර්ග සැළකීමේදී ප්‍රධාන වශයෙන් කොටස් 2 කි.

1. භ්‍රමණය වන තටු සහිත

2. ස්ථාවර තටු සහිත

ස්ථාවර තටු සහිත ගුවන් යානා සැළකීමේදී ඒවා ප්‍රධාන වශයෙන් කොටස් 03 කි.

1. බඳ කොටස (Fuselage)

2. ප්‍රධාන තටුව (Main Wing)

3. සිරස් හා තිරස් ස්ථායීකාරක (Vertical & Horizontal Stabilizers)

මෙම යානා පියාසර කරන විට මූලික ලෙස යානයේ බර දරාගන්නේ ප්‍රධාන තටුව මගිනි. ඒ යානය ඉහළ හා පහළ ඇතිවන පීඩන අන්තරය හා සිරස්ව ඇතිවන වාත ප්‍රතිරෝධය උපයෝගී කර ගනිමිනි. තවද යානය පියාසර කරවීමේදී සිදුකරනු ලබන හැරවීම් කටයුතු සිදුකරන්නේ පහත කොටස් ආධාරයෙනි.

1. රඩරය

2. එලිවේටරය

3. එලරොන් කොටස්

මින් එලිවේටරය හා රඩරය යානයේ පිටුපස ඇති සිරස් හා තිරස් ස්ථායීකාරකයේ පිහිටා ඇත. රඩරය මගින් යානය දෙපසට හැරවීම සිදුකරන අතර එලිවේටරය මගින් යානය ඉහළ පහළ ගෙනයාම සිදුකරයි. ප්‍රධාන තටුවේ දෙපස එලරොන් කොටස් දෙකක් පිහිටා ඇති අතර යානය දෙපසට භ්‍රමණය කිරීම සඳහා එලරොන් යොදාගනී.

දැන් මෙම ක්‍රියාකාරීත්වයන් නිරූපණය වන ආකාරයට සරල ආකෘති ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කරන අයුරු විමසා බලමු.

මේ සඳහා සෙන්ටිමීටර් 0.5 පමණ ඝනකමින් යුත් ෆෝම් මාධ්‍යයක් භාවිත කිරීම සුදුසු වේ.

ප්‍රථමයෙන් පහත දැක්වෙන මිනුම් අනුව අවශ්‍ය කොටස් කපාගත යුතුය. බඳ කොටස මැද ඇති විවරය තුළට ප්‍රධාන තටුව ඇතුළත් කොට දෙපසට සමමිතික වන සේ සකසා ටේප් භාවිතයෙන් බඳට අලවා ගත යුතුය. ඉන්පසු තිරස් ස්ථායීකාරකය ද පහත රූපයේ පරිදි අලවාගත යුතුය. දැන් යානයේ මූලික කොටස සකසාගෙන අවසන්ය.

මිළගට පියාසර කිරීමේදී ඉතා වැදගත් කරුණක් වන යානයේ සමබරතාවය සකස් කරගැනීම සිදුකළ යුතුවේ. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානයක් සමබර වන ස්ථානය ප්‍රධාන තටුවේ ඉදිරිපස සිට එහි දිගින් 1/3ක දුරකින් පිහිටයි. නමුත් මේ වනවිට අප සාදා පවතින ආකෘති යානයේ ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය යානයේ තරමක් පිටුපසට වන්නට පිහිටයි. මේ නිසා ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය අදාළ ස්ථානය වෙත ගෙන ඒම සඳහා රූපයේ පරිදි පුවරු තටුවක් යානයේ ඉදිරිපස සවිකර ගත යුතුය.

දැන් ප්‍රධාන තටුවේ ඉදිරිපස සිට සෙන්ටිමීටර් 1 ක් දුරින් දෙපසින් ඇඟිලි තුඩු මත යානය තබා සමබර වන තෙක් පුවරු තටුව සීරුමාරු කරගත යුතුවේ.

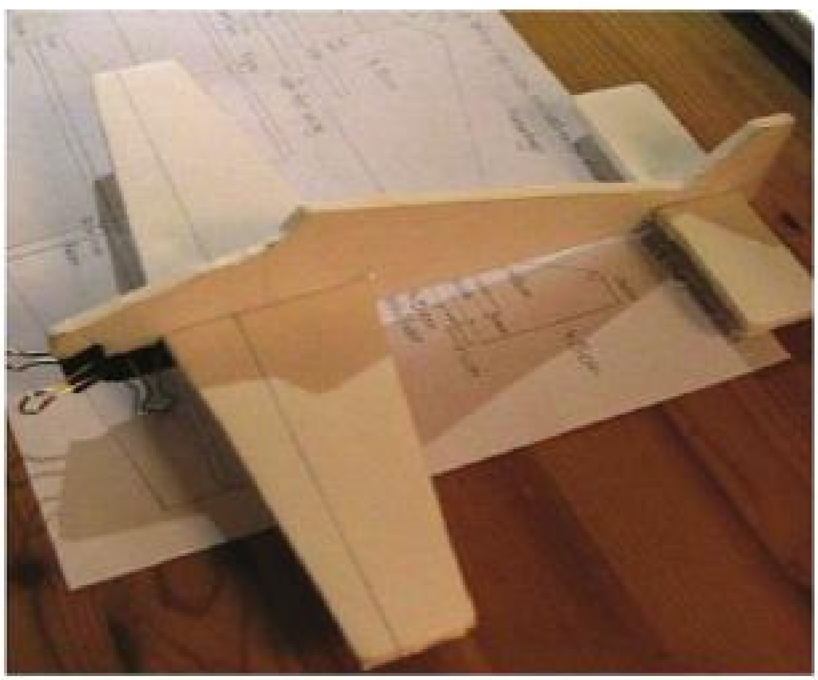
මිළගට යානය පියාසර කරනවාදැයි පරීක්ෂා කිරීමට තිරස්ව ප්‍රක්ෂේපණයකොට පරීක්ෂා කළ යුතුය. එලෙස හොඳින් පියාසර කරන තුරු පුවරු තටුව තවදුරටත් සීරුමාරුකර ගැනීම ඉතා වැදගත්ය.

දැන් රබර් පටියක් ආධාරයෙන් හෝ සාමාන්‍ය ලෙස තිරසට අංශක 15කින් පමණ ප්‍රක්ෂේපණයකොට පියාසර කරන අයුරු නිරීක්ෂණය කළ හැකිය. රබර් පටියක් යොදාගන්නේ නම් රබර් පටිය රඳවීම සඳහා පුවරු තටුව භාවිත කළ හැක.

දැන් පියාසර කිරීමේදී කරණම් ගැසීමක් සිදුකරන ආකාරයට ගුවන් යානය සකසන අන්දම විමසා බලමු. මෙම ක්‍රියාවලියට උපයෝගී වන්නේ යානයේ ඇති එලරොන් කොටසයි. එලරොන් සකස් කරගැනීම සඳහා පහත පියවර අනුගමනය කර හැකිය.

මේ සඳහා ප්‍රධාන තටුවේ දෙපස සිට සෙන්ටිමීටර් 4ක් ඇතුළතට වන්නට තටුවේ පිටුපස දාරයට ස්පර්ශ වන පරිදි සෙන්ටිමීටර් 4 ක් දිගින් හා සෙන්ටිමීටර් 1 ක් පළලින් යුත් සෘජුකෝණාස්‍ර 2ක් තටුවේ දෙපස සලකුණු කරගනු ලැබේ. ඉන් පසු ඒවා තටුවෙන් වෙන් නොවන පරිදි හා ඉහළට හා පහළට චලනය කළ හැකි වන පරිදි දෙපසින් කැපුම් 2 බැගින් සිදුකරන්න. දැන් එක් කොටසක් ඉහළටත් අනෙක් කොටස පහළටත් නැමිය යුතුය. දැන් රබර් පටියක් ආධාරයෙන් ප්‍රක්ෂේපණය කර යානය භ්‍රමණය වන ආකාරය නිරීක්ෂණය කළ හැක. මෙම භ්‍රමණය වන වේගය, දෙපස එලරොන් කොටස් නවා ඇති ප්‍රමාණය මගින් පාලනය කළ හැක. තවද භ්‍රමණය වන දිශාව වෙනස් කරගැනීම සඳහා දෙපස එලරොන් කොටස් දෙක නවා ඇති දිශාව වෙනස් කිරීම සිදුකළ හැක.

දැන් ඔබටත් මේ ආකාරයට අදාළ මූලික කොටස් හා සිද්ධාන්ත භාවිතා කරමින් විවිධ හැඩවලින් සමන්විත ආකෘති ගුවන් යානා වර්ග අත්හදා බැලීම සිදුකරමින් ඒවා දියුණු කිරීමට උත්සාහ ගත හැකිය.



Flying is considered an easy and quick mode of travel, especially across large oceans. Some take up to flying as a leisure or sports activity. However, it is not without hazards and risks. Apart from the very nature of an aircraft being in the air, thus, with a perpetual risk of engine failure and other malfunctions, there are many other health related risks involved in flying.

Flying and

Capt. Menaka Fernando

Flying is considered an easy and quick mode of travel, especially across large oceans. Some take up to flying as a leisure or sports activity. However, it is not without hazards and risks. Apart from the very nature of an aircraft being in the air, thus, with a perpetual risk of engine failure and other malfunctions, there are many other health related risks involved in flying. Pilots face many health risks due to long hours within an aircraft and flying at high altitudes. This article presents some of the flying related risks and health effects for both flying crew and passengers.

Hearing loss: A common cause of temporary hearing loss due to flying is based on air pressure changes encountered in the ascent and descent. Modern commercial aircrafts prevent this by providing air pressure changes, which are more or less close to ground level pressure. However, infants and those suffering with acute sinusitis suffer from temporary hearing reduction in the

Hearing loss: A common cause of temporary hearing loss due to flying is based on air pressure changes encountered in the ascent and descent. Moderzn commercial aircrafts prevent this by providing air pressure changes, which are more or less close to ground level pressure. However, infants and those suffering with acute sinusitis suffer from temporary hearing reduction in the ascent. Although noise induced hearing loss (NIHL) is mentioned in some literature, this problem is limited to those flying often in light aircrafts.

health

ascent. Although noise induced hearing loss (NIHL) is mentioned in some literature, this problem is limited to those flying often in light aircrafts. Noise levels over 85dbs (Decibels) can cause permanent hearing loss if exposed over a long period. Aviators and those who travel in such aircrafts, often, should have frequent audiometry done to monitor their hearing status.

Toxic hazards: Toxic hazards within an aircraft have been described in many literatures. Today, permission to smoke is being restricted in many passenger flying international airlines. However, the risk of exposure to carbon monoxide (CO) and other toxins in cigarette smoke is still present in some private aircrafts that allow smoking during flights. While passengers have only an acute effect, flying staff are exposed to these toxins over the long term, without realizing the progressive nature of the effects due to these toxins. CO causes increase in blood carboxyhaemoglobin level, thereby causing less oxygen supply to the heart and, in the long term, CO can cause narrowing of important blood vessels. Airlines flying to the tropics are required to spray pesticides to the cabin environment. Although the dosage is minimal with air flow dilution, this can cause effects such as asthma in vulnerable persons and eye irritation apart from other effects. Long term effects on the flying staff are a possibility. The presence of Bacteria inside an aircraft is usually forgotten. A passenger with respiratory tract infection could pass on millions of bacteria to the cabin air and, thus, to other passengers. Therefore, the risk of having infected passengers on board must be considered seriously.

Coronary artery and cardiovascular disease, ECG: While flying has no risk of causing coronary heart disease, persons already having coronary heart disease can suffer myocardial (heart muscle) ischemia during flights, if there is malfunction of the aircraft's cabin pressure mechanism. Most reputed airlines today, have installed equipment to diagnose (i.e. ECG Machines) cardiac insufficiency and the airline staff are trained to contact a Telemedicine Centre in the ground for advice. Much is also being spoken of Deep Vein Thrombosis (DVT), especially on long distance flights. DVT is when clots form in, especially the lower limb major veins of a person; as a result of being seated in one position for a long time. These clots can get dislodged and block major arteries in the heart or the brain. The risk is more in pregnant women and obese persons. Frequent standing and walking in the aircraft can reduce this risk. With the invention of new very long distance travelling aircrafts, methods to reduce this risk have been researched and looked into.

Incapacitation in flight: Some pilots can be incapacitated during a flight, especially with unexpected myocardial infarction (heart attacks). Thus, the importance of regular medical examination is emphasized. Flying could also cause fits and fainting attacks in some persons, due to changes of oxygen levels. In persons with diabetics, this could happen due to irregular meal times.

Psychiatric, alcohol and drugs and other lifestyle disease: Airline occupation carries with it, much risk in causing psychiatric illness, sexually transmitted infections, alcohol and drug use. Freedom away from home, easy access to liquor, peer pressure, work responsibility etc. have been listed as causes for such effects.

Tropical disease: Airline crew that travel frequently to the tropics, is at much risk of contracting Tropical Diseases; Malaria, Dengue, Japanese Encephalitis, Tuberculosis are some common diseases. This risk is inevitable. However, some of the illnesses can be prevented by having immunizations against them and also by taking precautions such as drinking clean water or avoiding large mass gatherings.

This article mainly presents the problems experienced by airline crew and, to a certain extent, the passengers. Since aviation is a specialized occupation that takes place in an unusual confined setting, and since airline pilots and crew are responsible for the safety of many others, their own health and reliability is very important.

අනාගතයේ ගුවන් නියමු හිඟයක්....

දරුවන් ගුවන් කර්මාන්තයට සම්බන්ධ කරවන්නේ කෙසේද?

මීට වසර 05 කට පෙර සිට ශ්‍රීලංකා ගුවන් සේවය විසින් සිය ගුවන් යානා යාත්‍රාංගනය තුළ කුඩා දරුවන් කණ්ඩායම් වෙනුවෙන් වැඩසටහන් පවත්වනු ලබන්නේ අනාගත පරපුර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සමඟ සම්බන්ධ කර ගැනීමේ අරමුණ පෙරදැරිවය. ඒ, මේ වන විට ඇමරිකාවට පමණක් නොව ලෝකයටම පවතින ගැටළුවක් වන අනාගත ගුවන් කර්මාන්තයට අවශ්‍ය වන ගුවන් නියමුවන් ඇතුළු අනෙකුත් රැකියා අවස්ථා වෙනුවෙන් කුඩා දරුවන් පෙළඹවීම පිණිසය. ඔවුන් මෙම වැඩසටහන හඳුන්වා ඇත්තේ හිනි පුබුදුව ලෙසිනි.

Pilot shortage?

How do you connect kids to future careers?

ඇලස්කා ගුවන් සේවයේ ගුවන් නියමුවකු වන කපිතාන් රොබී රොජර්ස් පවසන්නේ දරුවන් මෙම කර්මාන්තයට පැමිණීමට නම් අපි ඔවුන්ට මේ සඳහා පැමිණීම උදෙසා ආසාවක් ඇති කළ යුතුයි. අපි මෙම වැඩසටහනේ දී දරුවන් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනගන්විට ඔවුන් ඒ සමග එක්වීමට උනන්දුවක් දක්වන බව දුටුවා. ඔහු තවදුරටත් සිය පෞද්ගලික අත්දැකීමක් හෙළිදරව් දක්වමින් පැවසුවේ, මගේ පියා මාව උනන්දු කරවූයේ අඩුම තරමේ උසස් පාසලක, ගුවන් තොටුපළක ගුවන් යානාවලට තෙල් ගෙනෙන්න හෝ සෝදන්න යන ලෙස පවසමින්. මගේ පියා එෆ් 15 නම් ගුවන් යානාවල යුධ ගුවන් නියමුවකු ලෙස මුලින් කටයුතු කළ පුද්ගලයෙක්. ඔහු පසුව බෝයිං 737 යානා පවා පදවන්නට සමත්වුණා. මගේ පියා වයස අවුරුදු 17 සිට ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට යොමු වූ පුද්ගලයෙක්.

දරුවන් වෙනුවෙන් මේ වැඩසටහන පටන් ගත්තේ අපි දීර්ඝ කාලයක් පුරා මේ ක්ෂේත්‍රය තුළ රැඳී සිටිමින් ලබා ගත් අත්දැකීම් සම්භාරය ඔවුන් සමග බෙදාගැනීමේ අරමුණින්.

කපිතාන් රොජර්ස් යනු හිටපු බාල දක්ෂ නායකයකු වන අතර දරුවන් තිදෙනකුගේ පියෙකි. ඔහු මේ වැඩසටහනේ සියළු සම්බන්ධීකරණ කටයුතු සිදුකරමින් මේ දක්වා ඉතා සාර්ථක ලෙස පවත්වාගෙන එන්නේ ගුවන් තාක්ෂණික ශිල්පීන්, ගුවන් සේවිකාවන්, ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් සහ ගුවන් සමාගම් විධායක නිලධාරීන් 200 දෙනකුගෙන් පමණ සමන්විත කණ්ඩායමක ස්වේච්ඡා සහයෝගයද සමගින්ය. ඇලස්කාව

මේ සියල්ලම අතරේ ගුවන් සේවා සමාගම් අනිවාර්යයෙන්ම අනාගතය ගැන සිතිය යුතුයි. යුධ කටයුතු සඳහා සහභාගී වන නියමුවන්ගේ විශාල හිඟයක් නොතිබුණත්, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ යෙදෙන ගුවන් නියමුවන්ගේ සහ වෘත්තීයමය පිරිස්වල හිඟයක් නුදුරු අනාගතයේ දී ඇති විය හැකි බවට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පවසා තිබෙනවා.

විසින් මෙම වැඩසටහන ඉතා සාර්ථක ලෙස සිදුවන එකක් බව වටහා ගෙන ඇති අතර එය දැන් පෝට්ලන්ඩ් සහ ඔරිගන් දක්වා ද ව්‍යාප්ත කිරීමට සූදානමින් සිටී.

ඇලස්කා ගුවන් යාත්‍රාංගනය තුළ සෙස්නා යානා, පෞද්ගලික ගුවන් යානා වලින් ද සමන්විත වන අතර බෝයිං 737 යානා සහ ටී-38 ගුවන් යානා, ගුවන් යානා එන්ජින් ඇතුළු බොහෝ නවීන අංගෝපාංග ඇතුළත් ය.

අපි මෙතන කරන්න ඕන මෙම වැඩසටහන මඟින් දරුවන් අතර ගුවන් සේවය පිළිබඳ උනන්දුව වැඩිවී තිබෙන බව හොඳින්ම පේනවා, එය තමයි අපේ බලාපොරොත්තුව වුණෙත් සහ අප කරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නෙත්, ඇලස්කා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී බ්‍රැඩ් ටිල්ඩෙන් පවසයි. යමෙකුට මෙහිදී ගුවන් නියමුවකු වන්නට අවශ්‍ය නම් සමහරවිට ඒ අතරතුර ඔහුට තාක්ෂණික ශිල්පියකු හෝ ඉංජිනේරුවකු වන්නටත් පුළුවන්. මෙහිදී දරුවන්ට තිබෙන අවස්ථාව වැඩියි. ඔවුන්ට අනාගත අවස්ථා, ගුවන් යානා පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරන අතරේ ඉන් විනෝදයක් ලබන්නත් පුළුවන්. එමගින් දරුවන්ට ගුවන් කර්මාන්තයේ දොරටුව වැඩි වශයෙන් විවර වේවි, ඔහු වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

දරුවන්ට මේ වැඩසටහන් අතරතුර ගුවන් සේවාවේ ප්‍රවීණයින් හමුවන්නත් පුළුවන්. එය ඔවුන්ට ලැබෙන විරල අවස්ථාවක්. ඒ සමගම ඔවුන්ට අපේ ගුවන් යානා අනුකාරක භාවිත කිරීමේ අවස්ථාවක් හිමිවෙනවා.

මේ සියල්ලම අතරේ ගුවන් සේවා සමාගම් අනිවාර්යයෙන්ම අනාගතය ගැන සිතිය යුතුයි. යුධ කටයුතු සඳහා සහභාගී වන නියමුවන්ගේ විශාල හිඟයක් නොතිබුණත්, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ යෙදෙන ගුවන් නියමුවන්ගේ සහ වෘත්තීයමය පිරිස්වල හිඟයක් නුදුරු අනාගතයේ දී ඇති විය හැකි බවට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පවසා තිබෙනවා. එසේ වන්නට ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස ඔවුන් පෙන්වා දී ඇත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට පැමිණීමට අධික මුදලක් වැයවීමයි.

තවමත් ප්‍රමාණවත් ගුවන් නියමුවන් පිරිසක් සිටින බව තමා විශ්වාස කරන බව කපිතාන් රොජර්ස් පවසයි. නමුත් එය හැමදාටම එසේ නොවේවි. එබැවින් සූදානම්වීම ඉතා වැදගත්ය.

www.king5.com වෙබ් අඩවිය ඇසුරෙනි

මත්තල

නිදහස් ගුවන් තොටුපළක් ලෙස

මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ අවට නිදහස් කලාපයක් ලෙස සංවර්ධනයගෙන යාමට අවශ්‍ය අනුමැතීන් රජය මගින් ලබා දී ඇති බව වාර්තා වේ. මෙම ක්‍රියාමාර්ගය ගෙන ඇත්තේ මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණෙන ගුවන් යානා මෙන්ම ව්‍යාපාරික පිරිස් වැඩිකර ගැනීම අරමුණුකොට ගනිමිනි. මෙසේ නිදහස් කලාපයක් බවට පත් කිරීම තුළින් මෙරටට පැමිණෙන ව්‍යාපාරිකයින්ගේ ව්‍යාපාර කටයුතු වෙනුවෙන් ලැබෙන නිදහස තවදුරටත් වර්ධනය වන්නේ බදුමුදල් මෙන්ම ආනයනික මුදල් සහ නීති රෙගුලාසීන් පවා අවමවීම තුළිනි. මෙම කලාපය සඳහා ගුවන් තොටුපළ ප්‍රදේශය අවට පවතින හම්බන්තොට, කුරුඳගහ යන ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශ ඇතුළත් වේ.

මෙම සංවර්ධන වැඩසටහනේ කොටසක් ලෙස ගුවන් තොටුපළ අවට නම්කර ඇති ප්‍රදේශය බදුරහිත වෙළඳ කලාපයක් බවට ද පත්වනු ඇත. මෙම කලාපයේ නිදහස් කිරීම ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ අනුමැතීන් යටතේ ලියාපදිංචි වී ඇති ව්‍යාපාරික පිරිස් වෙනුවෙන් ලැබෙනු ඇත. ඒ සඳහා ආනයන - අපනයන පහසුකම් මෙන්ම තවත් බොහෝ අවස්ථා ද හිමිවනු ඇත.

නිදහස් වන බදු සහන තුළ ආරම්භ කරනු ලබන ව්‍යාපාර හිමිකරුවන් ඒ පිළිබඳ තොරතුරු විශේෂයෙන්ම, තමා විසින් ලබාගන්නා සහ පිටතට යවනු ලබන විදේශ මුදල් පිළිබඳ දත්ත රේගු අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා විසින් හෝ ආනයන අපනයන පාලක විසින් නියම කරනු ලබන ආකෘතීන් නිවැරදි ලෙස පවත්වා ගත යුතුය.

පසුගිය කාලයේ රජය විසින් ගුවන් යානා හැසිරවීම සඳහා පැවති ගාස්තුද පහත හෙලූ අතර 50% ක් ලෙස 2013 වසර දක්වා දීර්ඝ කරන ලද ගොඩබෑමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු ද 2014 මාර්තු දක්වා තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයන ලදී.

මත්තල ගුවන් තොටුපළ වෙත මේ වන විට සතියකට ගුවන් ගමන් වාර 14 ක් පමණ ක්‍රියාත්මක වන අතර ඉන් බහුතරය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් සිදුකරයි. මෙම සියළු කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින් ලෝකයේ ගුවන් සමාගම්වල ආකර්ෂණය ශ්‍රී ලංකාව වෙත රඳවා තබා ගැනීම මගින් ව්‍යාපාරික ප්‍රජාව මෙරටට ගෙන්වා ගැනීම වෙනුවෙන් රජය මෙම විශේෂ සහන ලබාදී ඇත.

පසුගිය කාලයේ රජය විසින් ගුවන් යානා හැසිරවීම සඳහා පැවති ගාස්තුද පහත හෙලූ අතර 50% ක් ලෙස 2013 වසර දක්වා දීර්ඝ කරන ලද ගොඩබෑමේ සහ නවතා තැබීමේ ගාස්තු ද 2014 මාර්තු දක්වා තවදුරටත් ඉදිරියට ගෙනයන ලදී.

හිරු දෙවරක් පෑයූ
ගුවන් ගමනට වසර 70 යි

70th Anniversary of the Double Sunrise Flights

In 1943 Qantas flew top secret flights for up to 32 hours non stop from Perth to Ceylon, reconnecting the vital communications route between Britain and Australia.

ලොව පැරණිතම ගුවන් සමාගමක් වන ඕස්ට්‍රේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම 1943 වසරේ දී පැය 32 තරම් පියාසර කාලයක් සහිත ඉතා රහසිගත ගුවන් ගමන් ඕස්ට්‍රේලියාවේ දී පර්ත් හි සිට ශ්‍රී ලංකාව වෙත ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒ දෙවන ලෝක යුධ සමයේ බ්‍රිතාන්‍ය සහ ඕස්ට්‍රේලියාව අතර වැදගත් සන්නිවේදනයක් පවත්වාගැනීම වෙනුවෙනි.

කථා සාරාංශය

1942 වසරේ සිංගප්පූරුව ජපානයට යටත්වීමෙන් අනතුරුව මිත්‍ර පාර්ශ්වයේ රටවල් සඳහා සිය යුධ සන්නිවේදන කටයුතු සිදුකර ගැනීමට තිබූ මාර්ගය ඇහිරීමිය අතර විකල්ප මාර්ග සොයාගැනීමට සිදු විය. ඒ වෙනුවෙන් එවකදී සිලෝන් හෙවත් වත්මන් ශ්‍රී ලංකාව විකල්පය ලෙස තෝරාගෙන ඇත. පර්ත් සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර එම නොනැවතුණු ගුවන් ගමන වෙනුවෙන් එවක දී පැය 32 ක් ගතවී තිබුණි.

මෙම නව ගුවන් මාර්ගය දෙවන ලෝක යුද්ධයේ ජයග්‍රහණය වෙනුවෙන් සුවිසල් කාර්යභාරයක් ඉටුකර ඇති බව මෙම වාර්තා තුළදී ඕස්ට්‍රේලියාව විසින් සටහන් කර ඇත. පැය 32ක් ගත වූ මෙම ගුවන් ගමනෙහි අවසානයේ දී යානයේ ගුවන් කාර්යය මණ්ඩලය හිරු පායන දර්ශනය දෙවරක් දැක ඇත. එනැවින් මෙම ගුවන් ගමන පසු කාලයක දෙවරක් හිරු පෑයූ ගුවන් ගමන ලෙස ජනප්‍රිය විය.

මෙම ගමන් මාර්ගය භාවිත කර යුධ කාලය තුළ කිසිදු ජීවිත හානියක් නොවන අයුරින් ඉන්දියන් සාගරය හරහා ගුවන් ගමන් වාර 271 ක් පමණ සිදුකර ඇති අතර එමගින් මගීන් 858 ක් සහ භාණ්ඩ ටොන් 100 ක් පමණ ප්‍රවාහනයකොට ඇත. ඒ සඳහා ඔවුන් කිලෝමීටර මිලියන 02 ක් පමණ පියාසර කර ඇත. මෙහි විශේෂත්වය වන්නේ මෙම සියළු ගුවන් ගමන් සිදු කොට ඇත්තේ සතුරු සීමාවන් හරහා වීමයි.

1940 තරම් අතීතයේ සිදුකර ඇති මෙම දුෂ්කර ගුවන් ගමන් අදටත් ගුවන් ඉතිහාසය තුළ සිදුකරන ලද නිර්භීතම ගුවන් ගමන් සමූහයක් ලෙස සටහන්ව ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ඒයාර්බස් යානා වෙනුවෙන් පහසුකම් වැඩිකරයි

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළ තුළ ගුවන් යානා ගාල් කර තැබීම වෙනුවෙන් වූ නවතම එයාර්බස් 320 යානාංගන හල පසුගිය සැප්තැම්බර් මස 27 දා විවෘත කරන ලදී. මෙය නවතම පහසුකම්වලින් සමන්විත වූවක් වන අතර එමගින් ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණෙන එයාර්බස් 320 සඳහා වඩා යහපත් සේවාවක් ලබාදිය හැකි බව ගුවන් සමාගම පවසයි.

මත්තල ගුවන් තොටුපළට
තීරු බදු රහිත සාප්පු

Dufry to open duty free retail spaces at Sri Lanka Airport

ඩියුෆ්රයි සමාගම විසින් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණයක් ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය ගිවිසුම් අත්සන්කොට ඇති බව වාර්තා වේ. ගුවන් තොටුපළ දෙවන අදියර කටයුතු ද ලබාදීම ආරම්භ කිරීමට නියමිත අතර එහි කටයුතු ද 2016 වසරේ දී අවසන් කිරීමට නියමිතය.

මෙම නව සාප්පු සංකීර්ණය තුළින් දේශීය මෙන්ම විදේශීය මගීනට ද අවශ්‍ය වන සියළුම වර්ගයේ සුවඳ විලවුන්, රසකැවිලි වර්ග, මත්පැන් වර්ග ඇතුළු බොහෝ දේ මිලදී ගැනීමට හැකිවනු ඇති බව එම සමාගම පවසා ඇත.

www.lbt.lk

ග්‍රාමීය දරුවන් ගුවන් කර්මාන්තයට

ආකර්ෂණය කරගැනීම අත්‍යාවශ්‍යයි

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික කමිටුව මගින් සංවිධානය කරන ලද ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ පාසල් දරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පසුගිය සැප්තැම්බර් 16 වන දින හලාවත කසයියා මුස්ලිම් විද්‍යාලයේ දී සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් සාර්ථක ලෙස පවත්වන ලදී.

වැඩසටහන දුරස්ථපාලක ගුවන් සංදර්ශනයක් සහ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ සම්මන්ත්‍රණයක් ලෙස ප්‍රධාන කොටස් දෙකකින් සමන්විත වූ අතර දුරස්ථපාලක ගුවන් සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා පාසල් සිසුන් 2,000 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සහ සම්මන්ත්‍රණය සඳහා පාසල් සිසුන් 325 දෙනකු පමණ සහභාගී වී ඇත.

එහිදී අදහස් දැක්වූ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා, මෙවැනි වැඩසටහන් ගුවන් සේවාවට කැමැත්තක් දක්වන පාසල් සිසුනට ඉතා වැදගත් වන බවත් මෙම වර්ෂය වැඩසටහන ඉදිරියේ දී වඩාත් සාර්ථකව පැවැත්වීම වෙනුවෙන් ඒතුමන් පෞද්ගලිකවම ඒ සඳහා අවශ්‍යවන දායකත්වය ලබාදෙන බවත් පැවසීය.

කොළඹ, ආනන්ද විද්‍යාලයීය

ගුවන් පියාසර දිනය

කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයේ වාර්ෂික ගුවන් සේවා දිනය පසුගිය දා එම විද්‍යාලයීය කුලරත්න ශාලාවේදී උත්සවාකාරයෙන් පැවැත්විණි. මෙම අවස්ථාව සඳහා ආරාධිත පාසල්වල සිසු සිසුවියන් 100 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් සහ ආනන්ද විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයේ සාමාජිකයින් 130 දෙනකුට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී විය. ගුවන් පියාසර දිනයට සමගාමීව පැවති දැනුම මිනුම තරගයේ ජයග්‍රහනය හිමිකර ගැනීමට කොළඹ රාජකීය විද්‍යාලය සමත්විය.

එයාර් ඒෂියා X

ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයින වෙත ගුවන් ගමන් අරඹයි

මැලේසියාව කේන්ද්‍රකර ගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන අඩු මිල ගුවන් සේවයක් වන එයාර් ඒෂියාX ගුවන් සමාගම එලබෙන සැප්තැම්බර් 28 දා සිට ශ්‍රී ලංකාව සහ මාලදිවයින වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී.

එයාර් ඒෂියා X හි වෙබ් අඩවිය මගින් කොළඹ සහ ක්වාලාලම්පූර් අතර ගුවන් ටිකට්පතක් ඇමරිකානු ඩොලර් 156කට සහ මාලදිවයින සහ ක්වාලාලම්පූර් අතර ටිකට්පතක් ඇමරිකානු ඩොලර් 206 කට පමණ මිලදී ගත හැක. පසුගිය වසරාන්තුවේ එම සමාගම් ජාලයේම එයාර් ඒෂියා සමාගම ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් සිදුකරන ලද අතර සිදුවූ අලාභ හේතුවෙන් එම ගුවන් ගමන් නතර කරන ලද බව එම සමාගමේ ප්‍රධානී ටෝනි ෆර්නැන්ඩස් පැවසීය.

ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් කර්මාන්තය ශීඝ්‍රයෙන් ඉහළට

ශ්‍රී ලංකා ගුවනට එක්වූ නවතම ගුවන් සමාගම වන්නේ සිනමන් එයාර් ගුවන් සමාගමයි. ඔවුන් සිය ගුවන් ගමන් වෙනුවෙන් සෙස්නා 208 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් සහ සෙස්නා 208 බී වර්ගයේ ගුවන් යානයක් ලබාගැනීම සඳහා ආයෝජනය කර ඇති මුදල රුපියල් මිලියන 1.2 කි.

මේ පිළිබඳ අදහස් දක්වා ඇති ජෝන් කීල්ස් සමාගමේ සහ සැෆ්රොන් ඒවියේෂන් ආයතනය රොෂාන් පෙරේරා මහතා පවසා ඇත්තේ සිනමන් එයාර් සමාගම සිය කටයුතු ආරම්භ කිරීම තුළින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කර්මාන්තය මෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තයේ ද වර්ධනයක් ඇතිවිය හැකි බවයි. අප බලාපොරොත්තු වන්නේ මන්දගාමී ආරම්භයක්, මාස 18 සිට 24 ක් වැනි කාලයක් තුළදී අපගේ ව්‍යාපාර කටයුතුවල ප්‍රගතියක් බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ වන විට රට තුළ පවතින ආර්ථික සංවර්ධනය මෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තයේ දියුණුවද අපගේ ගුවන් සමාගමේ ඉක්මන් දියුණුවට ඉවහල්වෙයි යි රොෂාන් මහතා වැඩිදුරටත් පැවසා ඇත.

සිනමන් සමාගමේ ගුවන් ගමන් කටයුතු වල ආරම්භයත් සමගම ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍රයට මෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තයටත් විශාල පිටිවහලක් ලැබුණා. විශේෂයෙන් අපගේ ගුවන් යානා වෙනුවෙන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ අත්‍යාවශ්‍යම ගුවන් යානා නැවතුම් අංගනයක් මෙන්ම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන්වල යෙදෙන මගීන් වෙනුවෙන් නව මගී පර්යන්තයකුත් අප විසින් විවෘත කළා. සිනමන් සමාගමේ සභාපති අජිත් ගුණවර්ධන මහතා පවසා ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රය බවට පත් කිරීමේ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මකයි

අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීමේ වැඩසටහන මේවන විට සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතින බවත් මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවය සහ නිරුපද්‍රිතතාවය අතින් තුළින් ලෝකයේ ප්‍රමුඛ ස්ථානයක පසුවන බව ජාත්‍යන්තරය මගින් පිළිගෙන ඇති බවත් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා පවසා ඇත. ගුවන් කර්මාන්තයේ සිදුවන දියුණුව සංචාරක කර්මාන්තයේ දියුණුවට ද සෘජුව දායකත්වය ලබාදෙන බැවින් එය රටේ ආර්ථික සංවර්ධනයට ද හේතුවන බව එතුමා වැඩිදුරටත් අදහස් දක්වමින් පවසා ඇත.

අමාත්‍යතුමා මේ අදහස් දක්වා ඇත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය බත්තරමුල්ල සෙත්සිරිපායේ ස්ථාපිත කිරීමේ සමාරම්භක උත්සවයට සහභාගී වෙමිනි.

ශ්‍රී ලංකන් ඔක්තෝබර් සිට සීෂෙල්ස් සහ නයිරෝබි වෙත

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මේ වසරේ ඔක්තෝබර් මස සිට සීෂෙල්ස් වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව සීෂෙල්ස් හි ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශය වාර්තාකර ඇත.

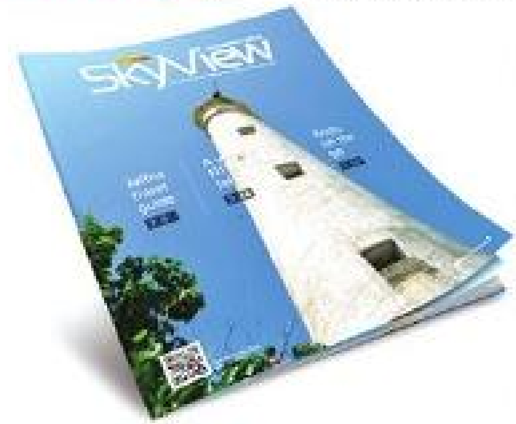
ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සතියකට කොළඹ සිට සීෂෙල්ස්හි මාහේ දක්වා ගුවන් ගමන් වාර 03 ක් සිදුකිරීමට බලාපොරොත්තු වන අතර කෙන්යානු අනුමැතියට යටත්ව එහි අගනුවර වන නයිරෝබි වෙතද සිය ගුවන් ගමන් පුළුල් කිරීමට සූදානම් වන බවද වැඩිදුරටත් වාර්තාවේ.

පසුගියදා ශ්‍රී ලංකාවේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සීෂෙල්ස් සංචාරයේ දී මේ හා සම්බන්ධව ගිවිසුම් අත්සන් කරන ලද අතර මේ පිළිබඳ වූ දැනුම්දීම පසුගියදා සීෂෙල්ස්හිදී දෙරටේම නියෝජිතයින් විසින් සිදුකර ඇත.

www.lbt.lk

INAUGURAL ISSUE

ෆිට්ස් එයාර් 'ස්කයිවිව්' සඟරාව එළිදක්වයි



ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සිදුකරනු ලබන ෆිට්ස් එයාර් ගුවන් සමාගම සිය ගුවන් මගීන්ගේ පරිහරණය වෙනුවෙන් ස්කයිවිව් නමින් නවතම ගුවන් සඟරාවක් නිකුත්කර ඇත. ඉතා ආකර්ෂණීය නිමාවකින් නිකුත්කර ඇති මෙම සඟරාවේ අලංකාර ඡායාරූප මෙන්ම නවත් හරවත් තොරතුරු රැසක් අන්තර්ගතය.

අපි ස්කයිවිව් සඟරාව පිළිබඳ සතුටු වෙනවා, අපි මේ සඟරාව එළිදක්වන්නට පෙර විශාල කාලයක් වැයකළා අපේ ගුවන් මගීන්ට දිය යුතු හොඳම දේ කුමක්ද යන්න සොයා බලන්න සහ එමඟින් ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන තවත් වටිනා එකක් බවට පත්කරන්නට. අපි විශ්වාස කරනවා ස්කයිවිව් අපේ ගුවන් මගීන්ට කැලුම් අත්දැකීමක් ලබාදෙන අතරතුර අපගේ ගුවන් යානාවලට එළියෙන් පවතින පරිසරයේ සුන්දර වටපිටාව පිළිබඳවත් අත්දැකීමක් ලබාදෙන්න යනුවෙන් ෆිට්ස් එයාර් සමාගමේ ගුවන් මගී සේවා පිළිබඳ අධ්‍යක්ෂ සෙරාජ් මොහොමඩ් මහතා පවසයි.

ජනාධිපතිතුමා මහනුවර ගුවන් තොටුපළ භූමිය පරීක්ෂා කරයි

මහනුවර ඉදිකිරීමට නියමිත අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ භූමිය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා පසුගියදා සහභාගිවිය. එහි සිය ජනාධිපතිතුමා විසින්, මෙම ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීමට අදාළ සැලසුම් ද නිරීක්ෂණය කර ඇත. වික්ටෝරියා ජලාශය ඉස්මත්තේ පිහිටි මහමෙව්ය නැන්න ප්‍රදේශයේ මෙම අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ඉදිකිරීමට සැලසුම් කර තිබේ.

ජනාධිපතිතුමාගේ මෙම නිරීක්ෂණ චාරිකාවට ජනමාධ්‍ය අමාත්‍ය කෙහෙළිය රඹුක්වැල්ල, මධ්‍යම පළාත් සිවිල් ප්‍රධාන අමාත්‍ය සරත් ඒකනායක යන මහත්වරුන්ද සහභාගී වී ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් එයාර්බස් 350 යානා තුනක් කල්බදු ක්‍රමයට ලබාගැනීමට සැරසේ

සිය යානා සංචිතය යාවත්කාලීන කිරීමේ අරමුණින් එයාර්බස් ගුවන් යානා සමාගමේ නවතම නිෂ්පාදනය වන එයාර්බස් 350-900 වර්ගයේ යානා තුනක් කල්බදු ක්‍රමයට ලබාගැනීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. ඒ අනුව ගුවන් යානා කල්බදු පහසුකම් සපයන ආයතනයක් වන ඇමරිකානු ILFC සමාගම සමඟ අදාළ ගිවිසුමට 2013 ඔක්තෝබර් මස 07 දින අත්සන් තැබූ බව ද ශ්‍රී ලංකන් සඳහන් කර ඇත.

මෙම ගුවන් යානා දීර්ඝ ගුවන් ගමනාන්ත වෙත යැවෙන යානා සඳහා උපයෝගී කරගැනීමට අපේක්ෂා කරන බවත් 2016 වසරේ දෙවන කාර්තුවේ සිට මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගන්නා බවත් ශ්‍රී ලංකන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසයි.

මෙයට අමතරව තවත් එයාර්බස් 330 වර්ගයේ යානා 06 ක් ද ඉදිරියේ දී සිය සංචිතයට එක්කිරීමට නියමිත අතර එම යානා සෘජුවම මිලදී ගැනීමට ශ්‍රී ලංකන් අපේක්ෂා කරයි.

www.lbt.lk

රත්මලාන
ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරයට නරඹන්නන් මිලියනයයි

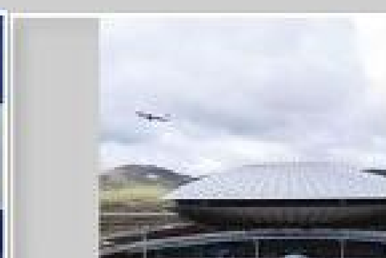
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව මගින් රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ භූමි පරිශ්‍රය තුළ පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාර ය වෙත පැමිණි නරඹන්නන්ගේ සංඛ්‍යාව පසුගියදා මිලියනය පසුකරන ලදී. මිලියනය සම්පූර්ණ කරන ලද නරඹන්නා වූයේ පොළොන්නරුවේ සිට පැමිණි එස්. ජේ. නදීකා මහත්මියයි. එම අවස්ථාව සමරනු වස් ඇය වෙත සමරු සිහිවටනයක් ලබාදීම ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරය භාර නිලධාරී වින්ග් කමාන්ඩර් සී. පී. ලියනගේ මහතා අතින් සිදුවිය.

ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරය ආරම්භ කරන ලද්දේ 1993 වසරේ දී වන අතර 2009 වසරේ දී මෙය නවීන පහසුකම් රැසක් එක්කරමින් නවීකරණය කරන ලදි. මෙම කෞතුකාගාරය ගුවන් හමුදා ඉතිහාසය මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ඉතිහාසය පිළිබඳවද තොරතුරු ඇතුළත් එකම කෞතුකාගාරය යි.

කල්පිටියට පැරාග්ලයිඩින්

මෑතක සිට ගුවන් කර්මාන්තය වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය දක්වන අනුග්‍රහය හේතුවෙන් ඒ සම්බන්ධ විශේෂ වැඩසටහන් රැසක් දියත්වන ප්‍රගා ක්‍රියාත්මක වේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කොළඹ නිගම්බෝ ඒරොමොඩලර්ස් කණ්ඩායම විසින් පසුගියදා කල්පිටියේ දී පැරාග්ලයිඩින් පිළිබඳ විශේෂ පෙරහුරුවක් පවත්වන ලද අතර එය ඉතා සාර්ථක එකක්ව ඇති බව ගුවන්සර වෙත වාර්තා වේ. මෙම අවස්ථාවට ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ විශේෂිත පුද්ගලයින් කිහිප දෙනෙකුද සහභාගී වී ඇත.

මිහින් ලංකා චිත්‍ර තරඟයේ ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග ලබාදේ



මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසින් පවත්වන ලද දිප ව්‍යාප්ත චිත්‍ර තරඟයේ ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග ප්‍රදානය පසුගිය ජූලි මස 31 වන බදාදා ලෝක වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයේ පිහිටි මිහින් ලංකා ගුවන් විකුණුම් කාර්යාලයේ දී සිදුකර තිබුණි. එහි ප්‍රථම, දෙවන සහ තෙවන ස්ථාන පිළිවෙළින් පුබුදු තරංග, චන්ද්‍රසේකර මුරලිදරන් සහ මොහොමඩ් ෆවාස් යන පාසල් සිසුන් විසින් දිනාගන්නා ලදී.

මිහින් ලංකා වෙත 2015 වන විට
එයාර්බස් වෙනුවට බෝයිං

ශ්‍රී ලංකාවේ අඩු මිල ගුවන් සමාගම වන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම 2015 වසරේ මුල් කාර්තුව වන විට දැනට මෙහෙයුම් සිදුකරන එයාර්බස් 321 මාදිලියේ ගුවන් යානා දෙක වෙනුවට බෝයිං යානා දෙකක් ලබාගැනීමට සූදානම් වන බව ඩේලි නිව්ස් ප්‍රවෘත්ති වාර්තා කොට ඇත. බෝයිං හි නිපැයුම් අංශයෙන්ම නව ගුවන් යානා ලෙස ලබාගන්නා මෙම යානා ආසන 157 ක ධාරිතාවයෙන් යුක්තවන අතර වත්මන් එයාර්බස් 321 යානා දෙකෙහි වසර තුනක කල්බදු ගිවිසුම අවසන්වන්නම මෙම වෙනස සිදුකරනු ඇති බව මිහින් ලංකා සමාගම පවසා ඇත.

නව ගුවන් යානා මාදිලියක් වෙත යාමේ දී සේවක පුහුණුව වැනි අමතර සේවාවන් සඳහා සැලකිය යුතු අමතර මුදලක් වැය වුවද නව බෝයිං යානාවන්හි පවතින උසස් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය හේතුවෙන් මෙහෙයුම් පිරිවැය අවම වන බැවින් එම මුදල ආවරණය කරගත හැකිවන බව මිහින් ලංකා අදහසයි.

ලබන මස දී මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ සිට ඉන්දියානු ගමනාන්ත වෙත ගුවන් ගමන් පහසුකම් සැපයීමට සූදානම්ව සිටින මිහින් ලංකා සිය නව ගමනාන්ත ලෙස සිංගප්පූරුව සහ සීෂෙල්ස් හඳුන්වාදීමට නියමිතය. වර්තමානයේ මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම බහරේන්, දිල්ලි, චෙනායි, දුබායි, කුවේට්, ගයා, ජකර්තා, මදුරායි, මෙඩාන්, සාජා සහ වරානාසි වෙත අඩුමිල ගුවන් සේවා සිදුකරයි.

ඩේලි නිව්ස්

ශ්‍රී ලංකන්, ගුවන් පුහුණු පාසල
ලෝකයේ මුල් ස්ථාන 10 අතරට

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ගුවන් සමාගම මගින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන් පුහුණු පාසල ලෝකයේ මුල් ස්ථාන 10 තුළට ඇතුළත්වීමට සමත්ව ඇති බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය පවසා ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම පවසන පරිදි මෙම තෝරාගැනීම සිදුකර ඇත්තේ ලෝකයේ රටවල් 90 ක පිහිටි ගුවන් පුහුණු පාසල් 440 ක් අතුරිනි. එහිදී මෙම තෝරාගැනීමට පදනම්ව ඇත්තේ අදාළ පුහුණු පාසලේ සිසුන් වර්ගීකරණය, පහසුකම්, වර්ධන වේගය සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ පාඨමාලා සඳහා ලබාදෙන දායකත්වය යන කරුණු වේ.

මෙහිදී ශ්‍රී ලංකන් සමග මුල් ස්ථාන සඳහා පත්ව ඇති අනෙකුත් ආයතන වන්නේ ඉතිහාඩ් ගුවන් සමාගම, ජපාන ගුවන් ගුවන් පුහුණු ආයතනය, කෙන්යානු ගුවන් ගමන් පිළිබඳ අධ්‍යයන ආයතනය, කටාර් ගුවන් පියාසර පාසල, ඉන්දියානු වෙළඳ කළමනාකරණ ආයතනය, ජෙට් වින්ග්ස් පුහුණු ආයතනය, අන්තර් ගුවන් අධ්‍යයන පුහුණු ආයතනය සහ ඉන්දියානු ජාත්‍යන්තර වාණිජ ආයතනය යි.

තායි ස්මයිල්ස් ශ්‍රී ලංකාවට

තායි ගුවන් සේවයේ සහෝදර ගුවන් සමාගමක් තායි ස්මයිල්ස් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත පියාසර කිරීමට සූදානම් වන බව ලංකා බිස්නස් ටුඩේ වෙබ් අඩවිය වාර්තාකර ඇත.

මූලිකව සතියකට වරක් බැංකොක් සිට කොළඹ දක්වා ගමන් කරන අතර ඉන් අනතුරුව දෙසැම්බර් මස සිට දිනපතා ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමටද එම ගුවන් සේවය බලාපොරොත්තුවෙන් සිටී. ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණය වැඩිවෙමින් පවතිනවා, අපිට අවශ්‍ය ඔවුන්ට උසස් තත්ත්වයේ සේවාවක් ලබාදෙන්න ස්මයිල්ස් ගුවන් සේවයේ විධායක උප සභාපති චොන්වායි පන්යායොංග් මහතා පවසා ඇත. ඉදිරියේදී නව මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ දක්වා මෙම ගුවන් ගමන් ව්‍යාප්ත කරන්න අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා, ඔහු වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

ගුවන්සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා ප්‍රදානෝත්සවය 2013

සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ, සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය මගින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ගුවන් සේවාව පිළිබඳ අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා පාඨමාලාවේ දෙවන කණ්ඩායමේ උපාධි ප්‍රදානෝත්සවය පසුගිය ජූලි මස 11 වන දා ගල්කිස්ස මහ හෝටලයේ දී උත්සවාකාරයෙන් පවත්වන ලදී.

එම අවස්ථාවට ප්‍රධාන ආරාධිත අමුත්තා ලෙස සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය මහතා සහභාගී වූ අතර සෙසු අමුත්තන් ලෙස එහි උප සභාපති කමල් රත්වත්ත මහතා, විධායක අධ්‍යක්ෂ යොහාන් ජයරත්න මහතා, මත්තල ගුවන් තොටුපළ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ගෙවිත් කරුණාරත්න මහතා ඇතුළු සම්භාවනීය අමුත්තන් රැසක් සහභාගී විය.

උත්සවයේ හඳුන්වාදීමේ කතාව සිදුකරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනයේ ප්‍රධානී ඉංජිනේරු අතුල සෙනෙවිරත්න පවසා සිටියේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ට්‍රේනෙයාර් ප්ලස් වැඩසටහනට අනුව යමින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්වලට අනුව ක්‍රියා කරන ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ආයතනය වන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය බවයි.

උත්සවයේ විශේෂ කතාව සිදුකරමින් සී/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න ජේ. වික්‍රමසූරිය මහතා පැවසුවේ ඉදිරියේ දී මත්තල ගුවන් තොටුපළේ සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් සිදුකළ හැකි ක්‍රියාමාර්ග සහ මෙම සිසු සිසුවියන් තුළින් ඒ සඳහා ලබාගත හැකි දේ කුමක්ද යන්න වටහාගත යුතුබවයි.

එමිරේට්ස් උප සභාපතිතුමා සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා අතර හමුවක්

එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගමේ උප සභාපති සලීම් ඔබෙයිදුල්ලා මහතා පසුගිය දා බත්තරමුල්ලේ පිහිටි නව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ පරිශ්‍රයට සුහද හමුවක් වෙනුවෙන් සහභාගී වූ අතර එහිදී සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා සහ ඔහු අතර දුබායි ගුවන් තොටුපළේ සිට කොළඹ දක්වා සෘජු ගුවන්සේවා කටයුතු තවදුරටත් වර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් විශේෂ සාකච්ඡාවක් පවත්වන ලදී.

මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව තුළ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ දෙකක් පවතින බැවින් එම ගුවන් තොටුපළ ගුවන් කටයුතු සඳහා වඩා හොඳින් භාවිත කළහැකි බව අමාත්‍යතුමන් විසින් පෙන්වා දී ඇත. එහිදී අමාත්‍යතුමන් විසින් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත නව ගුවන් ගමන් අරඹන ලෙස උප සභාපතිවරයාට ඇරයුම්කර ඇති අතර ඔහු ඒ සඳහා යහපත් ප්‍රතිචාර දක්වා ඇත.

විශේෂයෙන්ම කොළඹ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමට ඉලක්කගත අරමුණු පවතින බැවින් දුබායි සහ කොළඹ අතර සෘජු ගුවන් වාර වැඩි කිරීම මගින් වඩාත් යහපත් ප්‍රතිඵල අත්කර ගතහැකි බව ද එහිදී අමාත්‍යතුමා විසින් වැඩිදුරටත් සඳහන්කොට ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෛද්‍ය රවීන්ද්‍ර රුබේරු, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය උපදේශක ධම්මික ආටිගල, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමාගේ පෞද්ගලික ලේකම් සී. එම්. දයාවංශ යන මහත්වරුන් ද එම අවස්ථාවට සහභාගී වී ඇත.

ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා නව පාඨමාලාව ආරම්භ වේ

සි/ස ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන රත්මලාන සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල විසින් පවත්වනු ලබන ගුවන් සේවා අධ්‍යයන ඩිප්ලෝමා පාඨමාලාවේ නෙවන කණ්ඩායම බඳවාගැනීම වෙනුවෙන් වූ වාම් උත්සවය පසුගිය දා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන ශ්‍රවණාගාරයේ දී පැවැත්විණ. පාඨමාලාව සඳහා සම්බන්ධ වන සිසුන් හඳුනා ගැනීම මෙන්ම ඔවුන් අතර සහයෝගිතාවය වර්ධනය කිරීම මෙම වැඩසටහනේ ප්‍රධාන අරමුණ විය.

ඒෂියන් ඒවිඒෂන් සම්මාන රාත්‍රිය 2013

The AAC Grad night

වසරින් වසර ඒෂියන් ඒවිඒෂන් ගුවන් පුහුණු පාසල සිය සිසුන්ගේ හැකියාවන් අගය කරනු ලබයි. එහි තවත් පියවරක් පසුගිය අගෝස්තු 20 දා ගෝල්ෆේස් හෝටලයේ දී පවත්වන ලද අතර එහිදී දක්ෂතා දක්වන ලද සිසු සිසුවියන් රැසක් ඇගයීමට ලක්විය.

මෙම අවස්ථාව සඳහා ප්‍රධාන අමුත්තා ලෙස ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා සහභාගී විය. තවද ඒෂියන් ඒවිඒෂන් සමාගමේ සභාපති සහ ජනප්‍රිය චිත්‍රපට නිෂ්පාදක, ජාත්‍යන්තර සම්මානලාභී චන්ද්‍රන් රත්නම් මහතා, ඒෂියන් ඒවිඒෂන් කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ නිහාරා ජයතිලක මහත්මිය, එහි අධ්‍යයන අධ්‍යක්ෂ නිවෘත්ත එයාර් වයිස් මාර්ෂල් ඒ. ජී. ජේ. පී. ද සිල්වා මහතා, පුහුණු පාසලේ උපදේශක නිවෘත්ත එයාර් වයිස් මාර්ෂල් උපාලි වනසිංහ මහතා, පුහුණු පාසලේ උපදේශකවරුන්, සිසු සිසුවියන්ගේ දෙමාපියන් ඇතුළු ඒෂියන් ඒවිඒෂන් පුහුණු පාසලේ සිසු සිසුවියන් විශාල පිරිසක් මෙම අවස්ථාව සහභාගී විය.

සහභාගී වූ සියලුම සිසු සිසුවියන් වැඩසටහන සඳහා සක්‍රීය දායක වූ අතර ගුවන් සේවාව සම්බන්ධයෙන් ඔවුන් තුළ වන උනන්දුව ශ්‍රී ලංකාවේ අනාගත ගුවන් කර්මාන්තයේ දියුණුවට ඉතා වැදගත්වනු ඇත.

කුරුණෑගල බාලදක්ෂයින්ට ආදර්ශ ගුවන් යානා පිළිබඳ වැඩසටහනක්

කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික් ජනාධිපති බාලදක්ෂ සහ බාලදක්ෂිකා සංගමය මගින් දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් බාලදක්ෂ සංගම් සඳහා දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා පිළිබඳව දැනුවත් කිරීමේ වැඩමුළුවක් සංවිධානය කර තිබිණ. පසුගිය අගෝස්තු මස 03 දින කුරුණෑගල මාලිගාපිටිය ක්‍රීඩාංගනයේ දී මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කිරීමේදී දිස්ත්‍රික්කයේ පාසල් බාලදක්ෂ බාලදක්ෂිකාවන් 450 ක පමණ සහභාගීත්වයෙනි.

ආර්. සී. ෆ්ලයර්ස් ආයතනය මෙම අවස්ථාව වර්ණවත් කරමින් දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක් ඉදිරිපත්කරන ලද අතර අනතුරුව දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානාවක් තමා විසින්ම නිර්මාණය කරන්නට හැකි වන අයුරින් සූදානම් කරන ලද දේශනයක් ද පවත්වන ලදී.

ඇති හැකි අයගේ දරුවන්ට පමණක් නොව නැති බැරි අයගේ දරුවන්ට ද පයිලට් තනතුරු හිමියි

අධ්‍යාපන අමාත්‍ය බන්දුල ගුණවර්ධන

ඇති හැකි අයගේ දරුවන්ට පමණක් නොව නැති බැරි අයගේ දරුවන්ට ද පයිලට් තනතුර හිමි බවත්, ඒ පිළිබඳ ග්‍රාමීය දරුවන් දැනුවත් කිරීමට පාසල්වල ගුවන් පියාසර සමිති පිහිටුවීමට අපේක්ෂා කරන බවත් අධ්‍යාපන අමාත්‍ය බන්දුල ගුණවර්ධන මහතා පැවසීය.

හංවැල්ල මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ තොරතුරු තාක්ෂණය වෙනුවෙන් පැවති වැඩමුළුව අධ්‍යාපන අමාත්‍ය බන්දුල ගුණවර්ධන මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පසුගියදා ආරම්භ වූ අතර එහිදී අමාත්‍යවරයා මෙම අදහස් පළ කළේය.

පියාසර පැය 10,000ක් නිමකළවිට ලංකා මුදලින් රුපියල් ලක්ෂ 15 ක වැටුපක් මාසිකව ලබාගැනීමට හැකි බවත්, සිවිල් රියදුරෙක්, බස් රියදුරෙක්, ලොරි රියදුරෙක් පමණක් නොව පයිලට් කෙනෙක් හැටි කපිතාන් කෙනෙකු වීමට ග්‍රාමීය දරුවන්ටද අවස්ථාව තිබෙන බව අමාත්‍යවරයා මෙහිදී පෙන්වා දුන්නේය.

මෙම වසරේ උසස් පෙළ සඳහා තාක්ෂණවේදී විෂය ධාරාව පාසල්වල ආරම්භ වීමත් සමග, ඒ සියලුම සිසුන්ට වඩාත් පැහැදිලි ජීවිතයක් ගොඩනගා ගැනීමට හැකිවන බව පෙන්වාදුන් අමාත්‍යවරයා මීට පෙර මෙවැනි අධ්‍යාපන හැරවුමක් සිදුකළ යුතුව තිබූ බවද සඳහන් කළේය.

මෙම නව තාක්ෂණ විෂයය හැදෑරීම සඳහා විදුහල්පතිවරුන්ගේ දරුවන්, අධ්‍යාපන ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළ නිලධාරීන්ගේ දරුවන් එක්වී සිටින අතර, සැලසුම් කළ ප්‍රමාණයට වඩා දරුවන් පිරිසක් මේ සඳහා එක්වී සිටින බවද අමාත්‍යවරයා පැවසීය. විෂය නිර්දේශය, ගුරු අත්පොත්, පෙළපොත්, විභාග ප්‍රශ්න පත්‍ර, ඇගයීම් වාර්තා යන කොටස් ඔස්සේ 5 ශ්‍රේණිය ශිෂ්‍යත්ව විභාගය, අ.පො.ස. සා/පෙළ හා උසස් පෙළ විභාගවලට ප්‍රශ්න පත්‍ර සකස් කිරීමට උපදෙස් දී තිබීම හේතුවෙන් ග්‍රාමීය ප්‍රදේශ වල දරුවන්ටද ඉහළ විභාග ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට හැකි වී තිබෙන බවද අමාත්‍යවරයා පෙන්වා දුන්නේය.

අද පුවත්පත

ශ්‍රී ලංකන් චීනයට සෘජු ගුවන් ගමන් ඇරඹීමට සූදානම් වේ

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ලබන වසරේ සිට චීනය වෙත සෘජු ගුවන් සේවා ආරම්භ කිරීමට සැලසුම් කර ඇති බව වාර්තා වේ. දැනට ගුවන් සේවය චීනය වෙත ගමන් කරන්නේ තායිලන්තයේ බැංකොක් හරහා වන අතර එහිදී වැඩිම මගීන් සංඛ්‍යාවක් මාලදිවයින සහ චීනය අතර ගමන් ගන්නා අයයි. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව සහ චීනය අතර සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට ප්‍රමාණවත් මගීන් සංඛ්‍යාවක් ජනනය වී ඇති බව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ වාණිජ අංශ ප්‍රධානී ජී. ඩී. ජයසිලන් ප්‍රකාශ මහතා පවසා ඇත.

මේ වසරේ මුල් මාස 6 තුළ ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන චීන සංචාරකයින්ගේ සංඛ්‍යාව 72.3% කින් වර්ධනය වුණා. මාලදිවයින වෙත පැමිණෙන චීන සංචාරකයින්ගේ සංඛ්‍යාව මුල් මාස 6 තුළ වර්ධනය වී ඇත්තේ සියයට 56.4% ක ප්‍රමාණයකින්. එහෙයින් තමයි ශ්‍රී ලංකන් සමාගම මෙම තීරණය ගත්තේ ජයසිලන් මහතා වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශකර ඇත.

www.ft.lk

ශ්‍රී ලංකන් වෙතින් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් වැඩසටහනක්

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් පසුගියදා දිඹුලාගල, කැකුලවෙල සහ දෙහිඅත්තකණ්ඩිය විද්‍යාලවල පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් යානා අංගනය නැරඹීමේ අවස්ථාවක් ලබාදී තිබුණි.

මෙම වැඩසටහනේ ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත්තේ පාසල් දරුවන්ට ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ උනන්දුවක් ඇතිකිරීම සහ මෙම කර්මාන්තය සමග අනාගතයේ දී එක්වීම සඳහා පෙළඹවීමක් ඇති කිරීමයි. වාර්තාවට අනුව ගුවන් තොටුපළක සහ ගුවන් සමාගමක කාර්යභාරය පිළිබඳ කෙටි හැඳින්වීමක් ඔවුන් වෙනුවෙන් ගුවන් තොටුපළ ශ්‍රවණාගාරයේ දී සිදුකර ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික් සමග එක්වේ

SriLankan Airlines, Lufthansa Technik enter MRO joint venture

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික් සමාගම සමග එක්ව මත්තල ගුවන් යානා නඩත්තු කර්මාන්ත ශාලාවක් ආරම්භ කරන බව පසුගියදා නිල වශයෙන් ප්‍රකාශ කර ඇති ශ්‍රී ලංකන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා තවදුරටත් පවසා ඇත්තේ එහි කටයුතු 2014 වසරේ ජූලි මාසයේ ආරම්භ කරන බවයි.

මෙම නඩත්තු ශාලාව තුළ එයාර්බස් 320 යානා බෝයිං 737 ගුවන් යානා වල නඩත්තු කටයුතු මෙන්ම නවීකරණය කිරීම සහ තීන්ත ආලේප කිරීම වැනි කටයුතු ද සිදුකිරීමට නියමිත බව වාර්තා වේ.

මෙහි උපකරණ සඳහා යන වියදම ආසන්න වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 14 වනු ඇත. මෙය තුළින් උත්පාදනය වන රැකියා ප්‍රමාණය 400 ට ආසන්න වන අතර වාර්ෂිකව ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 100 ක් පමණ උපයාගැනීමට බලාපොරොත්තු වන බවද චන්ද්‍රසේන මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

2017 වන විට ශ්‍රී ලංකන් ලාභ ලබන තත්ත්වයට

මේ වන විට අලාභ ලබමින් පවතින ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මිලදී ගැනීමට යන ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවයෙන් ඉහළ ගුවන් යානා හරහා 2017 වසරේදී සිය පාඩුවලින් මිදෙන බව එහි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසයි.

2017 වසරේ දී ගුවන් සමාගම ලාභ ලබන තත්ත්වයට රැගෙන යා හැකි බවත් ඒ වෙනුවෙන් එයාර්බස් සමාගමෙන් ගුවන් යානා 10 ක් මිලදී ගැනීමට ශ්‍රී ලංකන් සමාගම සැලසුම් කර තිබෙන බවත් චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත.

මිලදී ගැනීමට සූදානම් වන එයාර්බස් 330-600 ගුවන් යානා හයෙන් එකක් 2014 ඔක්තෝබර් මාසය වන විට ලැබෙන බවත් එහි ඉන්ධන ඉතිරිය 6-8% අතර ප්‍රමාණයක් බවත් 2017 වසරේ සිට එයාර්බස් 350-900 ගුවන් යානා සමාගමට ලැබෙන බවත් එම යානාවල ඉන්ධන ඉතිරිය සියයට 12-15% අතර තිබෙන බවත් මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සතු එයාර්බස් 320 ගුවන් යානා ඇණිය මේ වනවිටත් නවීකරණයකර ඇති අතර 2018 වසරේ මාර්තු පමණ වනවිට එම ගුවන් යානා ඇණියේ යානා 22 ක පමණ එකතුවක් තබාගැනීමට සැලසුම්කර තිබෙන බවද වාර්තා වේ.

2013 වසරේ මාර්තුවලින් අවසන් වන මූල්‍ය වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකන් සමාගම ලබා තිබූ අලාභය ඩොලර් මිලියන 190 ක් වන අතර 2014 මාර්තු වන විට එම අලාභය ඩොලර් මිලියන 170 ක් දක්වා අවමකර ගත හැකි වන බවද සමාගම පවසයි. තවද නව ගුවන් යානා ඇණිය සාධිත කර පවතින අලාභය නතර කරමින් 2017 මාර්තු මාසය වන විට ඩොලර් මිලියන 3ක ලාභයක් වාර්තා කිරීමට සමාගම සැලසුම්කර ඇති බවද කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත.

www.lbo.lk

ශ්‍රී ලංකන් රටේ ජාතික ආර්ථිකයට 2.2% දායක වේ

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම වාර්ෂිකව රටේ ජාතික ආර්ථිකයට 2.2% ක පමණ දායකත්වයක් ලබාදී ඇති බව එම සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත. එය අනෙක් රටවල් සමග සංසන්දනය කිරීමේ දී සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක්. ශ්‍රී ලංකා රජය ශ්‍රී ලංකන් වෙත ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 500 ක් ලබාදීම තුළින් දියුණුවන්නේ අපේ රටේ ජාතික ආර්ථිකයයි. එමගින් අපිට රටක් වශයෙන් ඉදිරියට යන්න පුළුවන්. 2.2% ක් කියන්නේ ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 3.8 ක පමණ ප්‍රමාණයක්. ඒ අතරේ අපේ අඩු මිල ගුවන් සේවය වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවයත් 1.6% කින් දායක වී තිබෙනවා චන්ද්‍රසේන මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

www.lbt.lk

ලෝක සංචාරක උළෙලේ දී **ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට විශේෂ ඇගයීමක්**

ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනය උදෙසා ලබාදෙන අසීමිත දායකත්වය අගය කිරීම වෙනුවෙන් පසුගියදා මාලදිවයිනේ දී පැවති 2013 ලෝක සංචාරක උළෙලේ දී විශේෂ ඇගයීම් සම්මානයක් හිමිවිය.

සංචාරක කර්මාන්තයේ ඔස්කාර් උළෙල ලෙස සැලකෙන ලෝක සංචාරක උළෙල මෙම වසරේ දී සිය 20 වන සංවත්සරය සමරනු ලබන අතර මේ දක්වා ලෝකය පුරා සංචාරක කර්මාන්තයේ වාණිජ්‍යයට මෙන්ම සාර්ථකත්වයට විශාල දායකත්වයක් සපයා ඇත.

සම්මානයට පාත්‍ර වූ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ලෝකය පුරා රටවල් 34ක ගමනාන්ත 64ක් වෙත පියාසර කරන අතර මාලදිවයින වෙත සතියකට ගමන්වාර 36ක් පමණ සිදුකරයි.

එයාර්බස් හි 8,000 වන ගුවන් යානය **එයාර් ඒෂියා වෙත**

එයාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම සිය 8,000 වන ගුවන් යානය බෙදාහැරීම් කටයුතු සඳහා නිකුත් කළ අතර එහි සාඩම්බරජනීය ගැනුම්කරු වූයේ ඉන්දුනීසියානු ගුවන් සමාගමක් වන එයාර් ඒෂියා ගුවන් සමාගමයි. අගෝස්තු 03 වන දින ප්‍රංශයේ ටොලූස් හි නිෂ්පාදන අංගනයෙන් ගුවන් ගතකළ එයාර්බස් 320 මාදිලියට අයත් මෙම ගුවන් යානය අගෝස්තු 05 උදෑසන ජකාර්තා වෙත පැමිණි බව වාර්තා වේ.

ආසියාවේ විශාලතම අඩුමිල ගුවන් සේවාව සහ එයාර්බස් 320 පවුලේ ලොව විශාලතම මෙහෙයුම්කරු වන්නේ ද එයාර් ඒෂියා ගුවන් සමාගමයි. එමෙන්ම ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 141කින් සමන්විත ගුවන් සමාගම විශාල ගමනාන්ත ප්‍රමාණයක් වෙත අඩුමිල පහසුකම යටතේ සිය සේවා සපයයි.

ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ මගී ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම වන එයාර්බස් ආසන 100 සිට ආසන 500ට වැඩි ප්‍රමාණයක් දක්වා ගුවන් යානා නිපදවයි. එයාර්බස් වාර්තාවන්ට අනුව මෙම මස වන විට ඔවුන්ට 13,000 ඉක්මවා ගුවන් යානා ඇණවුම් ලැබී ඇති අතර 7,500කට ආසන්න එයාර්බස් ගුවන් යානා ප්‍රමාණයක් ලොව පුරා මෙහෙයුම්කරුවන් 300කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් හරහා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරයි. එමෙන්ම සෑම තත්පර දෙකකට වරක් එයාර්බස් යානයක් ලොව කිසියම් ගුවන් තොටුපොළක ගුවන්ගත කිරීමකට හෝ ගොඩබෑමකට ලක්වන බවද එයාර්බස් සමාගම පවසයි.

එයාර්බස් 350 යානයේ කුළුඳුල් ගුවන් ගමන

Airbus A350 XWB maiden flight

පසුගිය 14 වන සිකුරාදා (2013 ජුනි 14) දිනයේ දී නිරිතදිග ප්‍රංශයේ ටුලූස් (Toulouse) හි පිහිටි බ්ලැග්නැක් (Blagnac) ගුවන් තොටුපලෙන් පිටත් වී පැය 4 යි මිනිත්තු පහකට පසුව පිහිටි ගොඩබැසීමත් සනිටුහන් කරමින් එයාර්බස් සමාගමේ නවතම හඳුන්වාදීම වන A350 XWB ගුවන් යානයේ MSN1 යනුවෙන් හඳුන්වනු ලැබූ පරීක්ෂණ ගුවන් යානය කුළුඳුල් ගුවන් ගමන සම්පූර්ණ කළේය.

ගුවන් ගමන අතරතුර ප්‍රධාන පරීක්ෂණ නියමු Peter Chandler නියමු කුටියේ සිට ප්‍රකාශ කරනු ලැබුවේ 'සියළු දේ ඉතාමත් හොඳින් සිදුවන බවයි.

එයාර්බස් සමාගමේ සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී Fabrice Brégier අදහස් දක්වමින් 'මෙම පළමු ගුවන් ගමන වාර්තාගත කාලයක් තුළ සම්පූර්ණ කිරීමට සහයෝගය දැක් වූ මෙම ව්‍යාපෘතියේ සියල්ලන්ටම මා ස්තුතිවන්ත වනවා. ඒ වගේම අද දින මෙම ගුවන් ගමනේ යෙදුන කාර්ය මණ්ඩලය යානය ගුවනේ යාපුනු දිශාවට ගමනෙයවමින් සිදුකරනු ලැබූ කර්තව්‍ය ද අගය කරනවා' යනුවෙන් පැවසීය. නවීන තාක්ෂණය කැටි කරමින් සකස් කළ නව A350 XWB ගුවන් යානා සංවර්ධනයේ අවසන් අදියරට එළඹ ඇති බවත් සඳහන් කළේය. 'එය දැන් සූදානම්. සහතික කිරීම් අවසන්වීමෙන් පසුව 2014 වර්ෂයේ දෙවන භාගයේ දී පමණ සේවයට එක්වීමට සූදානම්' යනුවෙන් ද ඔහු වැඩිදුරටත් පැවසීය.

A350 XWB ගුවන් යානය ගුවන් ගතවන අවස්ථාවේ බර ටොන් 221 ක් පමණ විය. නැගෙනහිර ප්‍රංශයේ ගුවනේ ගමන් කරමින් සිටි අවස්ථාවේ එහි කාර්ය මණ්ඩලය ගුවන් යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය මැන බලන 'ගුවන් ලිපි කවරය' (flight envelope) පරීක්ෂාවට ද ලක් කෙරිණ. (Flight Envelope) ගුවන් යානයේ සැළසුම් හැකියාවන් එහි ගුවනේ වේගය සහ උස හෝ බර ඉහළට එසවීමේ අනුපාතයට සාපේක්ෂව විමසා බලන විශේෂ ක්‍රමයකි)

A 350 ගුවන් යානයේ මෙම පරීක්ෂණ ගුවන් ගමනත් සමග ම ගුවන් යානා 5 ක් පමණ යොදාගෙන ගුවන් පැය 2500 ක් පමණ පියාසර කරන පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන් ව්‍යාපෘතිය ඇරඹිණ. මින්පසු අවශ්‍ය සහතික කිරීම් ආදිය සිදුකිරීමෙන් පසු මෙම ගුවන් යානයේ 'දියත් කිරීමේ' ගුවන් සමාගම වන 'කටාර්' ගුවන් සමාගම සමග 2014 වර්ෂයේ දෙවන භාගයේ දී පමණ සේවය ට එක්වීමට නියමිතය.

A350 ගුවන් යානය නව එයාර් බස් සමාගම නිරූපණය කරනවා. මම දන්නවා මම මේ ව්‍යාපෘතියට වැඩි පීඩනයක් යෙදුවා. කලින් අපට අවශ්‍යවුනේ මෙම යානය නිපදවන්න. Brégier පවසා සිටියා. 'මේ ව්‍යාපෘතිය වේගයෙන් ඉදිරියට යනවා. එහෙත් හදිසියක් නැහැ. අපි ලබන වසරේ දෙවන භාගයේ දී මෙම යානය වෙළඳපොළට යොමුකරනවා. එය අපේ මීළඟ අභියෝගය. අප එයට උත්සාහයක් දරනවා. අපි ඉදිරි වසර 20 තුළදී දිගු දුර ගුවන් යානා 6 000 ක් පමණ වෙළඳපලට ගෙනෙමිමට අදහස් කරන අතර 50%ක පමණ වෙළඳපොළ කොටසක් හසු කැනීමටත් බලාපොරොත්තු වෙනවා' ඔහු වැඩිදුරටත් පැවසීය.

A350 XWB ගුවන් යානය මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ සහ දිගු දුර ගමනෙහුම් සිදු කළ හැකි ගුවන් යානයකි. එය සංස්කරණ 3කින් එළිදක්වන අතර ආසන පන්ති 3ක සැළසුමේදී මගීන් 270 ත් 350 ත් අතර ප්‍රමාණයකට පහසුකම් සලසයි. සාපේක්ෂව 25% ක පමණ ඉන්ධන ඉතිරියක් ද එවැනිම වූ කාබන් ඩයොක්සයිඩ් නිකුතුවේ අඩුවීමක් ද තිබීම මෙම යානාවේ විශේෂත්වයකි.

මේ වන විට ලොව වටා පාරිභෝගිකයින් 33කින් ගුවන් යානා 613ක ඇණවුම් ලැබී තිබෙන බව එයාර්බස් සමාගම පවසයි.

A 350 ගුවන් යානයේ මෙම පරීක්ෂණ ගුවන් ගමනත් සමග ම ගුවන් යානා 5 ක් පමණ යොදාගෙන ගුවන් පැය 2500 ක් පමණ පියාසර කරන පරීක්ෂණ ගුවන් ගමන් ව්‍යාපෘතිය ඇරඹිණ. මින්පසු අවශ්‍ය සහතික කිරීම් ආදිය සිදුකිරීමෙන් පසු මෙම ගුවන් යානයේ 'දියත් කිරීමේ' ගුවන් සමාගම වන 'කටාර්' ගුවන් සමාගම සමග 2014 වර්ෂයේ දෙවන භාගයේ දී පමණ සේවය ට එක්වීමට නියමිතය.

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය 50 වන සිවිල් ගුවන් සේවා

අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව සාර්ථකව අවසන් වේ

පනස්වන වරට පවත්වන ලද ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව තායිලන්තයේ බැංකොක් නුවරදී පසුගියදා සාර්ථකව අවසන් විය. සමුළුවේ මෙවර තේමාව වූයේ ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය රටවල ගුවන් කර්මාන්තයේ පුනර්ජීවනය වර්ධනය කිරීම සඳහා නවීන ක්‍රමෝපායන් යොදාගැනීම, සිවිල් ගුවන් ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සහ පවත්වාගැනීමයි.

මෙවර සමුළුව බැංකොක් හි රෝයල් ඕකිඩ් ෂෙරටන් හෝටලයේ දී ජූලි මස 01 වනදා සිට 04 වනදා දක්වා පැවැත්විණි. මෙම සමුළුව සඳහා ආසියානු කලාපීය අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන් ඇතුළු ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ නියෝජිතයින් 350 දෙනකු පමණ සහභාගි වී ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ 51 වන සමුළුව 2014 වසරේ හොංකොංහි පැවැත්වීමට නියමිත අතර 52 වන සමුළුව 2015 වසරේ පකිස්ථානයේ සහ 53 වන සමුළුව 2016 වසරේ ශ්‍රී ලංකාවේ දී පැවැත්වීමට නියමිතය.

16 හැවිරිදි සිසුවකුගෙන් අපූරු ලෝක වාර්තාවක්

සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් නියමුවකු වශයෙන් පුහුණුවීමේදී ආධුනිකයකු පුහුණුවීම් සඳහා භාවිත කරනුයේ එක් ගුවන් යානා මාදිලියකි. එහෙත් මෙම තත්ත්වය වෙනස් කරන්නට සමත්වූ දහසය හැවිරිදි කාසන් බැස් නමැති ශිෂ්‍යයා පිළිබඳ වාර්තාවන්නේ ඇමරිකාවේ චිකාගෝ නුවරිනි. ඒ සෙස්නා 152 ගුවන් යානා දෙකක්, සෙස්නා 162 එක් ගුවන් යානයක්, සෙස්නා 172 යානා පහක් සහ පයිපර් 28 යානා දෙකක් ඇතුළුව ගුවන් යානා 10 ක් තනිවම අඛණ්ඩව පැය 4.5 ක කාලයක් පුරාවට පියාසර කරමින් ලෝක වාර්තාවක් තමාගේ නම ඉදිරියේ තබාගනිමිනි.

මෙම පියාසර කාලය පුරාවට විටින්විට පැවති සුළං තත්ත්වය හේතුවෙන් බාධා පැමිණි බවත්, එක් අවස්ථාවක දී රේඩියෝ සන්නිවේදනයේ ගැටළුකාරී තත්ත්වයක් හටගත් බවත් පවසන කාසන් ඒ සියල්ල ඉතා පහසුවෙන් ජයගත් බවත් පවසා ඇත.

ඔහුගේ පියා ගුවන් නියමු පුහුණුකරුවකු වන අතර ප්‍රවුඩ් විංග්ස් ඉන්ස්ට්‍රක්ටර්ස් සමාගමේ හිමිකරු ද වේ. මෙම සුවිශේෂී සිදුවීම ඔහුගේ 16 වන උපන් දිනය දා සිදුකර තිබීම තවත් විශේෂත්වයකි.

ගුවන් කර්මාන්තය ලෝක ආර්ථිකයේ ප්‍රධාන කොටස්කරුවෙක්

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය

වත්මන් ගුවන් කර්මාන්තය ලෝක ආර්ථිකයේ ප්‍රධාන කොටස්කරුවෙක් බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ටෝනි ටයිලර් පසුගියදා නැගෙනහිර යුරෝපීය ගුවන් සේවා සමුළුවක් අමතමින් ප්‍රකාශයට පත්කොට ඇත. මේ වෙනුවෙන් එම කලාපයේ ගුවන් සමාගම් නියෝජිතයින් 150 ට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී වී ඇත.

යුරෝපීය සංඛ්‍යා ලේඛන දක්වමින් ඔහු පවසා ඇත්තේ රුමේනියාවේ ගුවන් සේවාව ආශ්‍රිත රැකියා 75,000ක් යුරෝ බිලියනයකින්, හන්ගේරියාව රැකියා 48,000 කින් යුරෝ බිලියන 1.1 කින්, බල්ගේරියාව රැකියා 140,000 කින් යුරෝ බිලියන 1.7කින් සහ පෝලන්තය රැකියා 84,000 කින් යුරෝ බිලියන 2කින් පමණ ජාතික ආර්ථිකයට දායකත්වය සපයන බවයි. තවදුරටත් අදහස් දක්වමින් ඔහු පවසා ඇත්තේ මෙම දත්ත ගුවන් කර්මාන්තය මතුපිටින් පෙනෙන සංඛ්‍යා ලේඛන මත පදනම්වී ඇති බවත් ඊට අමතරව තව බොහෝ ආකාර වලින් ගුවන් කර්මාන්තය ආර්ථිකය සඳහා දායකවන බවත්ය. ගුවන් කර්මාන්තයට ලාභ ලැබීම අභියෝගයක්ව පවතින නමුත් 2012 වසරේ ලද 0.7 ලාභයට සාපේක්ෂව 2013 වසර තුළ 1.3 ක ලාභයක් ලබාඇති බවද ඔහු වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

ප්‍රමාදවීම් අතින් චීනයේ බීජිං ගුවන් තොටුපළට ලෝකයේ මුල් තැන

චීනයේ බීජිං නුවර පිහිටා ඇති බීජිං ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ප්‍රමාදවීම් අතින් ලොව මුල් ස්ථානයට පත්ව ඇත්තේ ජූනි මස නිකුත් කරන ලද ගුවන් පියාසර දත්ත වලට අනුවය. මෙහි දෙවන තැන ලෝකයේ කාර්ය බහුලම ගුවන් තොටුපළ 35 අතරට ගැනෙන හොංකොං ෂැංහයි ගුවන් තොටුපළට හිමිව ඇත.

බීජිං ප්‍රදේශයේ ගුවන් සීමාවේ බලය හමුදාව සතුව පැවතීම නිසා මෙන්ම සීඝ්‍රයෙන් වර්ධනය වන ගුවන් ගමන් හේතුවෙන් මෙම තත්ත්වය උදාවී ඇති බව වාර්තා වේ.

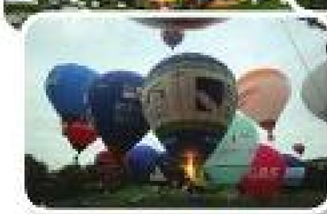
කාලවේලාවට අනුව හොඳින්ම ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් තොටුපළ ලෙස නම්කර ඇත්තේ ජපානයේ ටෝකියෝ හි හනේඩා ගුවන් තොටුපළ ය. පියාසර දත්තවලට අනුව 95% ක යහපත් ප්‍රතිඵලයක් ලබාගැනීමට ඔවුන් සමත්ව ඇත. බීජිං ගුවන් තොටුපළ ජූනි මස තුළ සිදුකර ඇති ගුවන් ගමන් 22,019 සඳහා ලැබී ඇත්තේ 18% ක ප්‍රතිශතයක් වන අතර ෂැංහයි වෙත 29 ක ප්‍රතිශතයක් හිමිව ඇත.

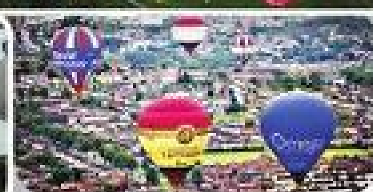
ඉදිරි වසර 20 තුළ ගුවන් පියසැරියන් ප්‍රමාණය දෙගුණ වන ලකුණු

එළඹෙන වසර 20 තුළ වත්මන් ගුවන් පියසැරියන් ප්‍රමාණය දෙගුණයක් දක්වා වර්ධනය විය හැකි බව එයාර්බස් ගුවන් සමාගම පවසා ඇත. විශේෂයෙන් ඒ සඳහා චීනය වැඩි දායකත්වයක් ලබාදෙනු ඇති බවට ඔවුන් අපේක්ෂා කරයි. මේ වෙනුවෙන් නව මගී ගුවන් යානා සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා 29,220ක් පමණ අවශ්‍ය වනු ඇති බව ඔවුන් විසින් පවසා ඇති අතර ඉන් 10,400ක් පවතින ගුවන් යානාවලට ආදේශක ලෙස ලබාගනු ඇත.

යුරෝපයේ විශාලතම උණුසුම් වායු බැලුන සැණකෙළිය බ්‍රිස්ටල් හිදී

Bristol holds Europe's largest balloon festival





බ්‍රිතාන්‍යයේ වාර්ෂිකව පැවැත්වෙන ජාත්‍යන්තර බ්‍රිස්ටල් උණුසුම් වායු බැලුන සැණකෙළිය 35 වන වරටත් මෙවර අතිසාර්ථක ලෙස පැවැත්විණ. යුරෝපයේ විශාලතම වායු බැලුන සැණකෙළිය වන මෙය ආරම්භකොට ඇත්තේ 1979 වසරේ දීය. දින 04ක් පුරාවට පැවැත්වූ මෙම සැණකෙළිය පසුගිය අගෝස්තු 08 දා ආරම්භ වූ අතර 11 දා අවසන් විය.

සැණකෙළිය සඳහා උණුසුම් වායු බැලුන 150ක් පමණ ගුවන්ගත කරන ලද අතර 500,000 කට අධික පිරිසක් මෙය නැරඹීම සඳහා සහභාගී විය. වැඩසටහන සඳහා නවතම අංග ලෙස උදැසන බැලුන වැඩසටහන්, රාත්‍රී අංග මෙන්ම මියුරු සංගීතය ද එක්කර තිබීම කැපී පෙණුනි. තවද විශේෂ අවස්ථාවන් ලෙස රජතුමා වෙනුවෙන් රාජකීය ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වන රෙඩ් ඇරෝස් සහ රාජකීය ගුවන් හමුදා පැරෂුට් කණ්ඩායම් සංදර්ශන ඉදිරිපත් කරන ලදී.

බෝයිං ගුවන් සමාගමෙන්
වැඩිම දුරක් මගින් ගෙනයා හැකි යානයක්
Boeing planning world's longest-range passenger jet

ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් යානා සමාගමක් වන බෝයිං ගුවන් යානා සමාගම විසින් වැඩිම දුරක් ගමන් කළ හැකි නවතම මගී ගුවන් යානයක තොරතුරු මාධ්‍ය වෙත ලබා දී ඇත. එමය ඔවුන්ගේ සුවිශේෂී ගුවන් යානා මාණ්ඩලය වන 777 යානයට බෙහෙවින්ම සමාන වූ පුළුල් බඳ සහිත යානයක් බව වැඩිදුරටත් සඳහන්වන අතර එය නම්කොට ඇත්තේ 777X ලෙසය.

ඕස්ට්‍රේලියානු ලියාපදිංචි
ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 15,000 දක්වා ඉහළට
Australia has pass 15,000 aircraft registrations

ඕස්ට්‍රේලියානු ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනය මගින් පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන් යානා ලියාපදිංචි ලේඛනයේ සටහන් ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 15,000 දක්වා ඉහළ නැංවී ඇති බව වාර්තා වේ. පසුගිය වසර ගණන පුරාවට එක් මසකට අවසින් ගුවන් යානා 50 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් බැගින් ගුවන්යානා ලියාපදිංචිය සටහන් වූ බැවින් මෙම කඩඉම මෙතරම් ඉක්මනින් පසුකරන්නට හැකියාව ලැබී ඇත.

ඕස්ට්‍රේලියාව ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ කටයුතු 1919 වසරෙහි දී ආරම්භ කරන ලද අතර ගුවන් යානා 12,000 කඩඉම පසුකරන ලද්දේ 2003 වසරේ දීය.

මැලේසියානු ගුවන් සේවය
ආසියාවේ හොඳම ගුවන් සේවය වේ

ආසියානු කලාපයේ පිහිටි ජනප්‍රිය ගුවන් සමාගම් 11ක් අභිභවමින් මැලේසියානු ගුවන් සේවය ආසියානු කලාපයේ හොඳම ගුවන් සේවය බවට පසුගිය දා ඩුබායි හි පැවති ලෝක සංචාරක ප්‍රදානෝත්සවයේ දී පත්විය.

එම අවස්ථාවට මැලේසියානු ගුවන් සේවයේ පාරිභෝගික සේවා අධ්‍යක්ෂ ඩේවෝ මෝහ්ඩ් අහමඩ් ඇතුළු ගුවන් සේවිකාවන් කිහිපදෙනකුද සහභාගී විය. මීට පෙර මේ වසර මුලදී පැවති ජපයි ප්‍රදාන සම්මාන උත්සවයේ දීද මැලේසියානු ගුවන් සමාගම තරුපහේ ගුවන් සමාගම ලෙස සම්මානයට පාත්‍රවිය.

ඇලස්කා ගුවන් සේවය
ජීව වායුව භාවිතයේ නව සැලසුමකට සූදානමින්

ඇලස්කා ගුවන් සේවය සිය ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ජීව වායුව යොදාගැනීමට සැලසුම්කර ඇති අතර මේ සඳහා හවායි දේශයේ සහ ශාකමය අමුද්‍රව්‍ය යොදාගනිමින් ජීව වායුව නිෂ්පාදනය කරන සමාගමකින් නිෂ්පාදන මිලදී ගැනීමට ද තීරණයකර ඇති බව වාර්තා වේ.

වර්ෂ 2018 සිට ජීව වායුව මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගැනීම ඔවුන්ගේ අරමුණ වී ඇති අතර ප්‍රථමයෙන්ම හවායි වෙත යැවෙන ගුවන් ගමන් වාර සඳහා යොදාගනු ඇතැයි ද තවදුරටත් වාර්තා වේ. ඇලස්කා ගුවන් සමාගම මගින් සතියකට හවායි වෙත පමණක් ගුවන් ගමන් වාර 160කට වඩා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරයි.

හවායි දේශය වර්ෂ 2006 දී ජීව වායුව නිපදවීමට යොමුවූ අතර වර්තමානයේ හවායි විදුලිබල සමාගම සමග ගිවිසුමකට එළඹ වසරකට ලීටර බිලියන 37.85 ක ජීව වායුව ප්‍රමාණයක් සපයන්නේ විදුලි උත්පාදනය වෙනුවෙනි. ඔවුන්ගේ ප්‍රථම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පාරිභෝගිකයා වන්නේ ඇලස්කා ගුවන් සමාගමයි.

2011 වසරේ දී ඇලස්කා ගුවන් සමාගම සිය සහෝදර හොරයිසන් ගුවන් සමාගම සමග එක්ව ජීව වායුව යොදාගනිමින් අභ්‍යන්තර මගී ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරමින් ජීව වායුව යොදාගැනීම ආරම්භ කරන ලදී.

එයාර්බස් 330 ගුවන් යානා 1,000 යි

එයාර්බස් ගුවන් සමාගම පසුගිය දා සිය 1,000 වන ඒ330 යානය ටුලූස් හිදී කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සමාගම වෙත භාර දී ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් සැමරුම් උත්සවයක් ද පවත්වා ඇත. මේ වන විට එයාර්බස් 330 වර්ගයේ ගුවන් යානා 56ක් භාවිත කරමින් වැඩිම යානා සංඛ්‍යාවක් පියාසැරියන් සඳහා යොදාගන්නා ගුවන් සමාගම වන්නේ ඩ්‍රැගන් එයාර් ගුවන් සමාගමයි. මෙම මාදිලියේ මුල්ම ගුවන් යානය නිපදවා ඇත්තේ 1995 වසරේ දීය.

එන්ජින් දෙකක් සහ පුළුල් බඳකින් යුත් එයාර්බස් 330 ගුවන් යානා ලෝකයේ බොහෝ ගුවන් සමාගම් සිය දිගු දුර පියාසැරියන් සඳහා භාවිතා කරනු ලබන යානයක් වන අතර මෙම යානය පිරිවැය ඵලදායිතාවය අතින් ඉහළින්ම පවතී. මෙහි නව මාදිලියේ යානාවලට කිලෝමීටර 13,430ක තරම් පියාසර ධාරිතාවයක් පවතී. මේ පහසුකම් අතින් ද ඉහළ මට්ටමක පවතින මෙම යානය උපරිම ප්‍රවාහනය අතින් මෙන්ම විනෝදාස්වාදය සඳහා වූ අංග රැසකින් ද සමන්විතය.

එයාර්බස් 330 යානා අපගේ ගුවන් සේවයේ උපරිම කාර්යක්ෂමතාව සඳහා ලබාදෙන්නේ ඉතා විශාල දායකත්වයක්, බොහෝ ගුවන් මගීන් මෙම යානාවල පවතින පහසුකම් සඳහා දක්වන්නේ දැඩි කැමැත්තක්, කැතේ පැසිෆික් සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් ප්‍රධානී ඉවාන් චූ පවසයි. මෙම යානා භාවිතය මගින් අප සමාගමේ ආර්ථික තත්ත්වයට ලැබෙන්නේ විශාල දායකත්වයක්, අපි ආඩම්බර වෙනවා එයාර්බස් 330 යානා මාදිලියේ 1,000 වන ගුවන් යානය අප සමාගමට ලබාගැනීමට හැකිවීම සම්බන්ධව, ඉවාන් මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

එයාර් හයිබ්‍රිඩ් මේ වසර අගදී ගමන් ඇරඹීමට සූදානම්

අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සිදුකිරීම වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක වීමට නියමිත හයිබ්‍රිඩ් ගුවන් සමාගම සිය කටයුතු මේ වසර අවසානයේ ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. ඔවුන් මුලදී සිය ගුවන් ගමන් සඳහා කුඩා ගුවන් යානා භාවිත කිරීමට තීරණය කර තිබුණද මේ වන විට ආසන 48කින් සමන්විත විශාල ප්‍රමාණයේ යානයක් භාවිත කිරීමට සූදානම් වන බවද වාර්තා වේ.

ආසන 12කින් යුතු කුඩා ගුවන් යානයකට වඩා ආසන 48කින් පමණ යුතු ගුවන් යානයක් බොහෝවිට අපගේ කටයුතුවලට පහසු මෙන්ම පිරිමැසුම්දායක වේවි. එමගින් රැගෙන යා හැකි මගීන් මෙන්ම භාණ්ඩ ප්‍රමාණයත් වැඩියි. මගීන් වැඩි ප්‍රමාණයක් රැගෙන යාමේදී ඔවුන් වෙත සහනදායී මිලක් ද ලබාදිය හැකි අතර මේ වන විටත් දිවයින පුරා පිහිටි අපගේ විකුණුම් ආයතන ශාඛා 25ක් මේ සඳහා ලබාගෙන සහායක් වියහැකියි යනුවෙන් එයාර් හයිබ්‍රිඩ් සමාගමේ සභාපති මිහිර වික්‍රමආරච්චි මහතා පවසා ඇත.

www.lbt.lk

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ ගුවන් මගී ගමනාගමනය ඉහළට

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ ගුවන් මගී ගමනාගමනය මෙම වසරවානුවේ දී ඉහළ අගයක් ගන්නා අතර ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ පසුබෑමක් සිදුව ඇති බවට ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය ගුවන් සමාගම් සංගමය වාර්තා කරයි. පසුගිය ජූලි මාසයේ දී පමණක් ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ ගුවන් සමාගම් මගීන් මිලියන 19.5 ක් ප්‍රවාහනය කර ඇති අතර එය පසුගිය වසරෙහි ජූලි මසට සාපේක්ෂව 6.6% ක වර්ධනයකි. තවද, ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය 2.4% කින් පහළගොස් ඇති බවද වාර්තා වන අතරම පළමු මාස 07 ඇතුළත පමණක් මගීන් මිලියන 127ක් ප්‍රවාහනය කර පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 3.8% ක වර්ධනයක් පෙන්වා ඇත.

බ්‍රිටිෂ් ගුවන් සේවය
ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග නීති ලිහිල් කරයි

British Airways to relax rules on electronic devices

ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග භාවිත නීති ලිහිල් කරන ලද ප්‍රථම ගුවන් සේවය බවට පත්වෙමින් එයාර් වේස් ගුවන් සේවය එළඹෙන ජූලි මස 01 වනදා සිට සිය මගීනට ගුවන් යානය ගුවන් තොටුපළෙන් පෙත ගොඩබස්සවන ලද අවස්ථාවේ සිට ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග භාවිතය සඳහා අවසර ලබා දීමට තීරණයකොට ඇත. පසුගිය කාලය තුළ එවැනි උපාංග භාවිත කිරීමට අවසර ලබාදී තිබුණේ ගුවන් යානය ක්‍රියාවිරහිත කරන ලද මොහොතේ සිටය. බ්‍රිතාන්‍ය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙම නීති පිළිබඳ සැලකීමට පත්ව ඇති බව වාර්තා වේ.

සාමාන්‍ය නීතියට අනුව ගුවන් මගීන්ට ගුවන් යානා තුළදී විශේෂයෙන්ම ගුවන් යානය ගුවන් ගත කරන සහ ගොඩබස්සවන කාලය තුළදී ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග භාවිතය සපුරා තහනම්ය. නමුත් එයාර් වේස් ගුවන් සේවයේ නව නීතිරීති වලට අනුව ගුවන් යානය ගුවන් ධාවන පථයෙන් ඉවත් වූ මොහොතේ සිට ජංගම දුරකථන ක්‍රියාත්මක කළ හැකිය.

මෙමගින් ඇතිවන මිලපෑම් සැලකිල්ලට ගනිමින් බොහෝ විට අනෙකුත් රටවල ගුවන් සේවා සමාගම් ද අනාගතයේ දී මෙම අවස්ථාව ලබාදෙනු ඇත.

ගුවන් යානයෙන් මගීන් ඉවත් කිරීම
වේගවත් කිරීමට ඇලස්කා සූදානමින්

වර්තමානයේ ගුවන් මගීන් යොමු කිරීම හෝ ඉන් පිටවීමට සිදුවන්නේ ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස දොරටුව භාවිත කරමිනි. ඒ හේතුවෙන් ගුවන් යානය මගී පර්යන්තයට පැමිණි පසු යම් කලබලකාරී ස්වභාවයක් ද ගන්නා අතර මෙය බොහෝවිට සිදුවන්නේ මගීන් ගුවන් යානයෙන් පිටතට පැමිණෙන අවස්ථාවන් හිදීය.

මෙම තත්ත්වය වෙනස්කර ගුවන් මගීන්ගේ වටිනා කාලය ඉතිරිකර දීම සම්බන්ධයෙන් ඇලස්කා ගුවන් සමාගම මේ වන විට විශේෂ ක්‍රමයක් සොයා ගෙන ඇත. ඒ ගුවන් යානයේ පිටුපස දොර ද පැමිණීම සහ පිටවීම සඳහා මගීන් වෙනුවෙන් විවෘතකර තැබීමයි. එමගින් සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානයකට මගීන් ඇතුළත් කිරීමට හෝ ඉන් ඉවත් කිරීමට ගතවන කාලයෙන් විනාඩි 10 ක් පමණ අඩු කරගත හැකි බව ඇලස්කා සමාගම පවසයි.

මෙමගින් මගීනට සිදුවන අපහසුතාවය දුරලීම මෙන්ම මගීන්ගේ වටිනා කාලය නාස්තිවීම අවම කිරීම සිය අරමුණ බව පවසන ඇලස්කා සමාගම ද යානය පර්යන්ත භූමියේ අවම කාලයක් රැඳවීම හරහා ආර්ථික ලාභයක් ද ලබාගත හැකි බව පවසයි.

පක්ෂීන් නිසා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අනතුරක

හම්බන්තොට, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ආරම්භයත් සමගම ගුවන් ගමන් සඳහා පක්ෂීන්ගෙන් සිදුවන බලපෑම් සම්බන්ධයෙන් මහත් කතාබහකට ලක්වූ කාරණයක් විය. මෙම ගැටළුව අප රටට පමණක් සහ මත්තල ගුවන් තොටුපොළට පමණක් සීමාවූවක් සේ බොහෝ වාර්තා පළවුවද එය එසේ නොවන බව ලෝකයේ ගුවන් කර්මාන්තයේ නියැලෙන අනෙකුත් රටවල් සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී පැහැදිලි වේ.

මහජන චීනයේ සිවිල් ගුවන් සේවා පරිපාලන ආයතනය මගින් පසුගියදා එළිදක්වා ඇති වාර්තාවකට අනුව ඔවුන්ට කුරුළු ප්‍රහාර හේතුවෙන් හානි සිදුවන ගුවන් යානා පිළිසකර කිරීම සඳහා වසරකට ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 195ක පමණ අමතර වියදමක් දැරීමට සිදුවී ඇති බව සඳහන් වේ.

කෙසේ වෙතත් ග්‍රෑම් 500 ක පමණ පක්ෂියෙකු පැයට කිලෝමීටර 370ක පමණ වේගයෙන් පියාසර කරන යානයක ගැටුණහොත් එය එම මොහොතේ දී ටොන් 03ක පමණ භාරයක් ගුවන් යානයේ ගැටුණු අවස්ථාවකට සමවන බවද ඔවුන් තවදුරටත් අවධාරණය කරන අතරම කුරුළු ප්‍රහාර හේතුවෙන් වසර 1960 සිට සිදුවීම් 400ක් පමණ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙන් වාර්තා වී ඇති අතර ඒ හේතුවෙන් ගුවන් මගී ජීවිත 370ක් පමණ අහිමිවී ඇති බවද ඔවුන් වැඩිදුරටත් දක්වා ඇත.

ලෝකය පුරා පක්ෂීන් හේතුවෙන් ගුවන් කර්මාන්තය මුහුණ දී ඇති සිදුවීම් සහ අනතුරු පිළිබඳ වාර්තා සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී මත්තලට පමණක් සීමාවූ බව පවසන පක්ෂීන්ගේ බලපෑම ලොවටම මහත් හිසරදයක්ව ඇති බව එයින් සනාථ වන බව ගුවන්සර අදහසයි.

ප්ලේන්ස් චිත්‍රපටය අනාගත පරපුර ගුවන් කර්මාන්තයට පිවිසීමට තල්ලුවක්

ඩිස්නි සමාගමේ අලුත් නිර්මාණයක් වන ප්ලේන්ස් චිත්‍රපටය මගින් අනාගත පරපුර ගුවන් කර්මාන්තයට පිවිසීමට පෙළඹවීමක් ඇතිකරන බව එම බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් ගුවන් සමාගම පවසයි. ගුවන් සමාගමෙහි රැකියාවක් ලබාගැනීම තවමත් දරුවන්ට සිහිනයක්ව පවතින බව පවසන එම ගුවන් සමාගම මේ තුළින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට පැමිණීම සඳහා වැඩි පෙළඹවීමක් සිදුවනු ඇති බවද පවසා ඇත. ප්ලේන්ස් චිත්‍රපටය බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් සමාගමේ ගුවන් යානා වල ප්‍රදර්ශනය කෙරෙන චිත්‍රපටයකි.

වැඩිදුරටත් සිය අදහස් දක්වා ඇති එම සමාගම, වයස අවුරුදු 6 සිට 12 දක්වා දරුවන් 650ක් පමණ යොදාගනිමින් සිදුකරන ලද ස්වාධීන සමීක්ෂණ වාර්තාවකින් ෆුට්බෝල් ක්‍රීඩකයකු වීම සහ ගුවන් නියමුවකුවීම දැනටත් ඉතා ඉහළින් පවතින බව දක්වා ඇත.

එමිරේට්ස් වෙතින් පුද්ගලික ජෙට් සේවයක්

එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම ව්‍යාපාරික ගුවන් සේවා ලොවට යාත්‍රමින් 'එමිරේට්ස් එක්සකටිව්' නමින් සුවිපි පුද්ගලික ජෙට් සේවයක් අරඹා ඇත. සේවා පහසුකම් ලබාගැනීමට හෝ වෙන්කරවා ගැනීම් මධ්‍යස්ථානයේ පෙනී අවස්ථාව පිරිසිමෙන් කළ හැකි අතර මෙහිදී අරාබි සහ ඉංග්‍රීසි යන භාෂා ද්විත්වයම පාරිභෝගිකයන්ට භාවිත කළ හැක. මෙම සුවිපි ගුවන් සේවය සඳහා ගුවන් පහසුකම් සපයන්නේ එයාර්බස් නිෂ්පාදිත එයාර්බස් 319 යානා මඟිනියි.

එයාර්බස් 319 යානය සුවපහසු මේ ආසන 19ක් පමණ පහසුවක් ඇති අතර යානයේ ප්‍රධාන කලාප දෙකකි. තවද නවීනතම ගුණාංගවේ, ලොව පුරා විසිර ඇති රූපවාහිනී නාලිකා 1,500ක් පමණ නැරඹිය හැකි පහසුකම් මෙන්ම අන්තර්ජාලය මත අනාර පහසුකම් සැපයීමට ද මෙම ගුවන් සේවය සූදානමින් සිටී.

F16 යානයක් ප්‍රථම වරට නියමුවකු රහිතව ගුවනට

ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවට අයත් F-16 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් පසුගියදා ෆ්ලොරිඩාහි ටයින්ඩෝල් ගුවන් හමුදා කඳවුරින් ප්‍රථම වරට නියමුවකු රහිතව ගුවන් ගත විය. නියමුරහිත ගුවන් යානය බෝයිං සමාගම විසින් QF-16 ලෙස නම්කරමින් නවීන අයුරින් සකසන ලද්දක් වූ අතර ඇමරිකානු ගුවන් හමුදා නියමුවන් දෙදෙනකු විසින් පොළොවේ සිට පාලනය කර ඇත.

එමිරේට්ස් ලොව දැවැන්තයා සමගින් 05වන වසර සමරයි

එමිරේට්ස් ගුවන් සමාගම ලොව විශාලතම ගුවන් යානය වන එයාර්බස් 380 වර්ගයේ ප්‍රථම ගුවන් යානය මිලදී ගන්නේ 2008 වසරේ ජූලි මාසයේ දී වන අතර එහි මුල්ම පියාසැරිය නිව්යෝක් වෙත සිදුකරන ලදී. මේ වන විට එමිරේට්ස් සතුව එයාර්බස් 380 යානා 35 ක් පවතින අතර තවත් 55ක් ඇණවුම්කර ඇත.

ගෙවීගිය වසර 05ක කාලය තුළ එමිරේට්ස් දැවැන්තයින් ගුවන් කිලෝමීටර මිලියන 765ක දුරක් ගෙවා දමමින් මගීන් මිලියන 18 ක් පමණ ලොව පුරා ගමනාන්ත 21ක් වෙත සුරක්ෂිතව රැගෙන ගොස් ඇත.

ගෝඑයාර් සමාගමේ සේවයට ඉදිරියේ දී බර අඩු ගුවන් සේවිකාවන් පමණයි

GoAir opts for female crew to save fuel

රුපියලේ මිල පහත යාම නිසා නිසා ඉන්දියානු ගෝඑයාර් නම් අඩුමිල ගුවන් සමාගමේ පිරිමි ගුවන් සේවකයින් ප්‍රමාණය අවම කිරීමට එම සමාගම තීරණය කර ඇත. සාමාන්‍යයෙන් කාන්තාවන්ට වඩා පිරිමි නිලධාරීන් ගේ ශරීර බර ප්‍රමාණය වැඩි බව හේතුවෙන් ඉදිරියේ දී ගුවන් සේවිකාවන් පමණක් එම සමාගම වෙත බඳවාගැනීමට තීරණය වී ඇත. එහි ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ ගුවන් යානාවල බර ප්‍රමාණය හැකි තරම් අවම මට්ටමක තබා ගැනීම මගින් වැය වන ඉන්ධන ප්‍රමාණය අවමකර ගැනීමයි.

ගෝඑයාර් ගුවන් සමාගමේ මේවන විට ගුවන් සේවක සේවිකාවන් 330 ක් පමණ සේවය කරනු ලබන අතර ඉන් 40% ක් පමණ පිරිමි සේවකයින් ය. ගුවන් ගමනක දී වැඩිවන සෑම කිලෝග්‍රෑම් එකක් සඳහාම, ගුවන් පැයක දී වැඩිපුර රුපියල් 3 ක් පමණ වැයවන බව ගණන් බලා ඇත. සැහැල්ලුම ගුවන් සේවිකාවන්ම. ගුවන් සේවකයකුට සාපේක්ෂව කිලෝ 15-20 අතර ප්‍රමාණයකින් බර අඩුවන බැවින් එමගින් වාර්ෂිකව ගෝඑයාර් වෙත ඉතිරි වන මුදල කෝටි 3කට ආසන්න බව ඔවුන් වැඩිදුරටත් පවසයි.

ඉහළ උච්චයන් හි පියාසර කරන ගුවන් නියමුවන්ට මොළයේ ආබාධ ඇතිවීමේ අවදානමක්

ඉහළ උච්චයන් හි ගුවන් යානා පදවන ගුවන් නියමුවනට මොළයේ තුවාල ඇතිවීමේ රෝගී තත්ත්වයකට මුහුණදීමේ අවදානම ඉහළ යමින් පවතින බව නවතම පර්යේෂණයකින් අනාවරණය වී ඇති බව වාර්තා වේ. මෙම පර්යේෂණය සිදුකර ඇත්තේ ඇමෙරිකානු ස්නායුවේදය පිළිබඳ විද්‍යායතනයයි.

වයස අවුරුදු 26 සිට 50 දක්වා වන ඇමෙරිකානු ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් නියමුවන් නොවන පුද්ගලයින්ගේ මොළයේ ස්කෑන් සිදුකර ඇති පර්යේෂකයින් ඉහළ උච්චයන් හි පියාසර කරන ගුවන් නියමුවන් ගේ මොළයෙහි සිහින් මෙන්ම ඉතා සියුම් ඉරිතැලීම් ඇති බව වැඩිදුරටත් අනාවරණය කරගෙන ඇත.

ගුවනින් යන ජෙට්පැක් සඳහා නවසීලන්ත අනුමැතිය ලැබේ

නවසීලන්තයේ විසින් ලෝකයේ ප්‍රථම වරට තනිව ගුවනින් ගමන් කළ හැකි අයුරින් නිර්මාණය කරන ලද ජෙට්පැක් නම් ගුවන් කට්ටලය සඳහා පියාසර කිරීමට අවශ්‍ය අනුමැතිය නවසීලන්ත ගුවන් බලධාරීන් විසින් ලබාදී ඇත. නවසීලන්තයේ, ක්‍රයිස්ට්චර්ච් හි පිහිටි ද මාර්ටින් ජෙට්පැක් ආයතනය එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ, එමිරේට්ස් සමීක්ෂණ ආයතනය සහ කැලිෆෝ විශ්වවිද්‍යාලය සමඟ එක්ව සිදුකරන ලද පර්යේෂණයක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම නිර්මාණය එළි දක්වා ඇත.

මෙය මීට පෙර අඩි 5,000ක උසක් දක්වා ගමන්කර ඇති අතර කිලෝමීටර 30ක දුරක් සහ විනාඩි 30ක පමණ කාලයක් ගුවනේ රැඳී සිට ඇති බව ද වාර්තා වේ. ජෙට්පැක් සඳහා යෝජිත මිල වශයෙන් ඔවුන් ඇමෙරිකානු ඩොලර් 150,000 සිට 250,000 සඳහන්කොට ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා මූලස්ථානය 2036 දක්වා කැනඩාවේ

දැනට කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල් හි පවතින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මූලස්ථානය 2036 දක්වා කැනඩාවේම පවත්වාගෙන යාම සඳහා වන ගිවිසුම පසුගිය දා අත්සන් තබන ලදී. පැරණි ගිවිසුම 1996 වසරේ දී අත්සන් තබා ඇති අතර එහි නීල කාලය 2016 දී අවසන්වීමට නියමිතව ඇත.

මේ සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු දක්වා ඇති ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වත්මන් ලේකම් රේමන්ඩ් බෙන්ජමින් මහතා පවසා ඇත්තේ දශක ගණනාවක සිට කැනඩාවේ පවතින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධාන මූලස්ථානය තවදුරටත් කැනඩාවේ රඳවාගැනීමට හැකිවීම සම්බන්ධයෙන් තමා ඉතා සතුටුවන බවයි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් පසුගිය වසර හැත්තෑ පුරාවට කැනඩාව කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ලෝකය පුරා සිදු කරන ලද මෙහෙයුම් තවදුරටත් ඉදිරියටත් කැනඩාවේ රැඳිසිටිමින් කැනඩා රජයේ ද පූර්ණ අනුග්‍රහය යටතේ සිදුකිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව ද හෙතෙම පවසා ඇත.

මෙම ගිවිසුම අත්සන් කිරීම වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වත්මන් ලේකම් රේමන්ඩ් බෙන්ජමින්, කැනඩාවේ විදේශ කටයුතු අමාත්‍ය ජෝන් බෙයාඩ්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සභාපති රොබර්ටෝ කොබේ ගොන්සාලේස් ඇතුළු ඉහළ පෙළේ නිලධාරීන් රැසක් සහභාගී වී ඇත.

මෙම නව ගිවිසුම අත්සන් කිරීම, දෝහා කටාර් රාජ්‍යය ඉදිරිපත්කොට තිබූ යෝජනාමාලාව ඔවුන් විසින් නැවතත් ඉවත් කර ගත් වහාම සිදුකිරීමට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය කටයුතුකර ඇත.

රාජකීය ගුවන් සංදර්ශනයට රෙඩ් ඇරෝස් සමග එයාර්බස් 380 එක්වේ

බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවය විසින් මිලදී ගත් නවතම එයාර්බස් 380 ගුවන් යානය මෙවර රාජකීය ගුවන් හමුදා සංදර්ශනයට රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වන රෙඩ් ඇරෝස් සමග එක්වී ඇත.

'රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම වන රෙඩ් ඇරෝස් සමග ගුවන් කර්මාන්තයේ දැවැන්තයා වන එයාර්බස් 380ට ගුවන් ගමන් සඳහා එක්වීමට ලැබීම විශේෂ වරප්‍රසාදයක් මෙන්ම ගෞරවයක්. ඇත්තටම එය රාජකීය ගුවන් ගමනක්' බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවයේ සහායක ගුවන් නියමුවකු වන පීටර් න්ලේ විසින් පවසා ඇත. මෙම ගුවන් ගමනට සූදානම් වෙන්න අපි සැලසුම් සකස් කෙරුවා වගේම පුහුණුවීම් කළා, ඒක මනරම් සංදර්ශනයක්, එම අවස්ථාව දැකබලා ගන්න අති විශාල ජනතාවක් එකතුවුණා. ගුවන් නියමු පීටර් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

ඉන්දුනීසියාවේ බාලි හි සරුංගල් උත්සවයක්

Kite festival takes off in Bali, Indonesia

වාර්ෂිකව පැවැත්වෙන බාලි හි සරුංගල් උත්සවය මෙවරත් පසුගිය ජූලි 26 වන දින බාලි හි ඩෙන්පසාර් නුවරදී උත්කර්ෂවත් අයුරින් පවත්වා ඇත. මෙය බොහෝදුරට ආගමික උත්සවයක් ලෙස සැළකෙන අතර තම බෝග අස්වැන්න වැඩිපුර ලබාදෙන මෙන් හින්දු දෙවියන්ට කරනු ලබන ඇළකීමක් ද වශයෙන් ඉන්දුනීසියානුවන් හඳුන්වයි. උත්සවය වෙනුවෙන් සාම්ප්‍රදායික සරුංගල් දහසකට අධික ප්‍රමාණයක් ගුවන්ගත කර තිබූ බවද වාර්තා වේ.

තායිවානය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 192 සාමාජිකයා වේවිද?

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) වසර 03 වරක් පවත්වන සිය සැසිවාරය සැප්තැම්බර් මස දී කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල් හිදී අවසන් විය. ඒ සමගම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වලට දැනටමත් සම්බන්ධව සිටින එහෙත් තවමත් ICAO සාමාජිකත්වය ලබාගෙන නොමැති තායිවානයට සිය සාමාජිකත්වය ලබාගැනීමට අවස්ථාව හිමිවනු ඇතිදැයි ලොවම බලා සිටි.

දැනටමත් විදෙස් ගුවන් සමාගම් 47ක් තායිවානය වෙත ජාත්‍යන්තර ගමනාන්ත 100කට වැඩි ප්‍රමාණයක සිට ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කරන අතර එරටට හිමි ගුවන් තොරතුරු කලාපය (FIR) හරහා ගුවන් ගමන් මිලියන 1.3ක් පමණ වාර්ෂිකව ක්‍රියාත්මක වේ. නමුත් තවමත් තායිවානය ICAO හි සාමාජිකත්වය ලබා නොගැනීම විදෙස් ගුවන් සමාගම් තායිවානයේ සිදුකරන මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ඉදිරියේ දී බලපෑමක් සිදුවනු ඇතිබව විචාරක මතයයි.

නමුත් චීනය පවසන්නේ තායිවානය සිය ආධිපත්‍යයේ පවතින කොටසක් බැවින් චීනය සමඟක් ICAO හි සාමාජිකත්වය ලබාගැනීම ප්‍රමාණවත් බවයි. චීනයේ මෙම ක්‍රියා පිළිවෙත තායිවානයේ අනාගත සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට කෙසේ බලපාවිද යන්න බටහිර රටවල් දැඩි අවධානයකින් පසුවන අතර තායිවානය ICAO හි සාමාජිකත්වය ලබාගැනීමේ අපේක්ෂාවෙන් පසුවේ.

තායිවානය ICAO හි සාමාජිකත්වය ලබාගැනීම වෙනුවෙන් පෙනී සිටින්නේ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය වන අතර එයද මෙම ගැටළුවට ප්‍රධාන හේතුවක් බව විදෙස් මාධ්‍ය වාර්තා කොට ඇත.

ගුවන් යානාවල අඩු මිලට 'හිටගෙන' යන්නත් පුළුවන්

අයර්ලන්තයේ 'පිරිමැසුම්දායී' ගුවන් සේවයක් වන 'රයන් එයාර්' (Ryan Air) ගුවන් සමාගම විප්ලවකාරී හඳුන්වාදීමක් සිදුකිරීමට අදහස් කරන බව එම ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක මයිකල් ඕලියරි පවසයි. එම ගුවන් යානාවල හිටගෙන යා හැකි ආකාරයේ ආසන සූදානම් කිරීමට ඔවුන් විසින් තීරණය කර ඇති අතර එවැනි ආසනයක මිල ස්ටර්ලින් පවුම් 04 පමණ විය හැකි බව පවසයි.

තවදුරටත් මෙ සම්බන්ධයෙන් අදහස් දැක්වූ ඔහු සඳහන් කර සිටියේ 'ගුවන් යානයක ඉඳගෙන යාම හෝ ආසන පටි පැළඳ ගමන් කිරීම නිසා ගුවන් අනතුරුවලින් මගීන් වැළකී හැකි බවත් යානය ගුවන්ගත කිරීමේදී හා ගොඩබැස්සවීමේ දී යම් ආධාරයක් සමඟින් ආසන පටිවලින් ලැබෙන බවත්' ය. ලබන වසරේ මෙම කටයුතු අරඹන බව පවසන ඔහු මුල් කාලයේදී ගුවන් යානයේ පසුපස ආසන ඉවත්කර මෙම නව ආසන සවිකර අත්හදා බැලීම සිදුකරන බව ඔහු පවසයි.

මෙ සම්බන්ධයෙන් බ්‍රිතාන්‍යයේ 'ඩේලිමේල්' පුවත් වෙබ්-අඩවිය කරන ලද මත විමසුමකදී ලද ප්‍රතිඵලවලට අනුව 60% ක් මෙ සඳහා අකමැත්ත ප්‍රකාශ කර ඇත.

ජර්මනියේ කොලොන් නුවර පිහිටි යුරෝපා ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා ඒජන්සිය පවසා සිටියේ අවසානයේ දී මෙම සියළු හඳුන්වාදීම් ගුවන් සේවා නීතියට අනුකූල විය යුතු බවයි.

වර්ෂ 1985 දී ආරම්භ කරන ලද 'රයන් එයාර්' සමාගම වර්තමානයේ ඔවුන් සතු ගුවන් යානා 290ක් භාවිත කරමින් රටවල් 28 ක ගමනාන්ත 160ක් වෙත දිනකට ගමන් වාර 1,500ක් පමණ සිදුකරයි.

ඉන්දුනීසියාවේ ලයන් එයාර් ගුවන් අනතුර

පසුගිය අප්‍රේල් මස 13 වන දින ඉන්දුනීසියාවේ බාලි හි ඩෙන්පසාර් ගුවන් තොටුපළ අසළ දී මගීන් 108 දෙනකු ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලය රැගත් ලයන් එයාර් ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයිං 737 වර්ගයට අයත් ගුවන් යානයක් අනතුරට පත් විය. අනතුරින් කිසිදු ජීවිත හානියක් වාර්තා නොවූ අතර මගීන් 40 දෙනකු පමණ තුවාල ලබා ඇති බව ඉන්දුනීසියානු රෝහල් වාර්තා කරන ලදී.

ගුවන් යානය ඉන්දුනීසියාවේ බටහිර ජාවා සිට පැමිණි අතර බාලි හි නගුරා රායි ගුවන් තොටුපළ වෙත ගොඩබැස්සවීමට උත්සාහ ගෙන ඇති අතර ගුවන් පථයට පැමිණීමට නොහැකිව මුහුද වෙත පතිත වී ඇත. අනතුරට ලක්වන අවස්ථාවේ ගුවන් යානයේ මගීන් 101 දෙනකු සහ කාර්ය මණ්ඩලය ගමන්ගෙන ඇති අතර කිසිදු ජීවිත හානියක් වාර්තා නොවිණි.

ලයන් එයාර් සමාගම ඉන්දුනීසියාවේ ගුවන් කටයුතුවල නිරතවන අඩු මිල ගුවන් සේවයක් වන අතර වේගයෙන් දියුණුවන ගුවන් සමාගමකි. සමාගම වෙත මෙම ගුවන් යානය ලබාගෙන ඇත්තේ ටික මාසයකට පමණ ප්‍රථමය. බාලි දූපත ඕස්ට්‍රේලියානුවන්ගේ ඉතා ජනප්‍රියතම සංචාරක ගමනාන්තයක් වන අතර එහි පිහිටා ඇති ඩෙන්පසාර් ගුවන් තොටුපළේ එක් අන්තයක් පිහිට වන්නේ මුහුද දෙසටය.

අනතුර වූ පසු එරට රූපවාහිනී මාධ්‍ය මගින් අනතුරට පත්ව මුහුදට කඩාවැටුණු යානයේ මගීන් එහි බඳ තුළින් ජීවිතාරක්ෂක කබා පැළඳ සිටියදී පැමිණි අයුරු දිස්වූ අතර වහා ක්‍රියාත්මක වූ ඉන්දුනීසියානු බලධාරීන් අනතුරට පත්වූවන් ගලවා ගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකරන ලදී.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් සුරක්ෂිතතා ආයතනයේ තොරතුරුවලට අනුව ලයන් එයාර් ගුවන් සමාගම 2002 වසරින් පසු ගුවන් අනතුරු 06කට මුහුණ දී ඇති අතර එම අනතුරු 06න් 04කට මුහුණ දී ඇත්තේ බෝයිං 737 යානා වේ.

නයිජීරියානු තරුණයකු විස්මිත ගුවන් ගමනක

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළින් දිනෙන් දින අප මවිත කරවන පුවත් අසන්නට ලැබේ. ඔබ මවිත කරවන මෙම පුවත වාර්තා වන්නේ නයිජීරියාවෙනි. නයිජීරියාවේ වෙළඳ අගනුවර වන ලාගෝස් හි පිහිටි ගුවන් තොටුපොළට එරට ගුවන් සමාගමක් වන අරික් ගුවන් සමාගමට අයත් යානයක් ගොඩබස්සවා පැමිණීමේ පර්යන්තය වෙත රැගෙන යන අවස්ථාවේ දී අවුරුදු 14 ක් තරම් වයසැති තරුණ පිරිමි දරුවකු යානයේ රෝද පද්ධතිය අසලින් බිමට පැන දිවයනු දැක ගුවන් සමාගමේ ආරක්ෂක අංශ මගින් රඳවා තබාගෙන ඇත.

එයට අමතරව එම යානය දකුණුදිග බෙනින් ගුවන් තොටුපලින් පිටත් වීම සඳහා ගුවන් ධාවන පථයට යොමුකරන අවස්ථාවේ දී පිරිමි ළමයකු යානය අසලට දිවගනු දැක ඇති යානයේ සිටි මගීන් සහ කාර්යමණ්ඩලය ඒ බව ගුවන් බලධාරීන් වෙත දන්වා ඇති බව ද වාර්තා වේ.

කෙසේවෙතත් මෙම භයානක ක්‍රියාවට හේතුපාදක වූ කරුණු කවරෙක් අනාවරණය කරගෙන නොමැති අතර එම දරුවාගේ ජීවිතය බේරෙන්නට හේතුවී ඇත්තේ එය දේශීය ගුවන් ගමනක් නිසාවෙන් ගුවන් කාලය විනාඩි 35 ක් පමණ වූ නිසා මෙන්ම යානය අඩි 25,000 ක් තරම් පහළින් ගමන් ගත් නිසාත් බව ද එරට ගුවන් බලධාරීන් පෙන්වා දී ඇත.

ලොව වේගවත්ම ව්‍යාපාරික ජෙට් යානය සැළසුම් කරයි

මේ දක්වා වාර්තා වූ පැරණි ව්‍යාපාරික ජෙට් යානා රැසකට පසුව ලෝක ව්‍යාපාරික ගුවන් කර්මාන්තයට එක්වන වේගවත්ම ජෙට් යානයක් පිළිබඳ තොරතුරු නිකුත් වී ඇත. මෙය මිලිටරි ජෙට් යානයක් අනුව නිර්මාණය කිරීමට නියමිත බවද වාර්තා වේ.

මේ දිනවල නිකුත්ව ඇති තොරතුරුවලට අනුව සපර් නම් ගුවන් යානය ආසන 02කින් යුක්ත එකක් වන අතර ලොවපුරා සිටින ව්‍යාපාරිකයින් සහ තරුණයින් වෙනුවෙන් නිමැවෙන ශබ්දයේ වේගය ආසන්නයටම ගමන් කළ හැකි සුපිරි ජෙට් යානයකි. එහි උපරිම වේගය මැච් 0.99 සහ සාමාන්‍ය වේගය මැච් 0.95 ක් හෙවත් පැයට සැතපුම් 720ක් පමණය. මෙය මැච් 1 වේගය පසුකළ හැකි අයුරින් පියාසර කළහැකි එකක් වුවද එය එට අවම මට්ටමක රඳවාගෙන ඇත්තේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය විසින් සුපර්සොනික් වර්ගයේ ගුවන් යානා තහනම් කිරීම හේතුවෙනි.

ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 05ක් පමණ වෙතැයි අපේක්ෂිත මෙම ජෙට් යානය භාවිතයෙන් ඉහළ පෙළේ ව්‍යාපාරිකයිනට ලොස්ඇන්ජලීස් සිට චිකාගෝ වෙත හෝ නිව්යෝර්ක් සිට ෆ්ලොරිඩා දක්වා පැය 02 ක් තුළ ගමන් කළහැකිවනු ඇත. මෙය 2019 වසරේ එළිදැක්වීමට නියමිතය.

යන්ග් ඊගල්ස් වැඩසටහනින් ඇමරිකාවේ දරුවන්ට පියාසර කරන්න වරම්

පසුගිය සෙනසුරාදා ලා ක්‍රොස් ගුවන් තොටුපළට විශේෂ දිනයක් විය. ඒ යන්ග් ඊගල්ස් ලෙස නම්කරන ලද කුඩා දරුවන් වෙනුවෙන් වෙන්වූ විශේෂ වැඩසටහනක් ගුවන් තොටුපළ භූමිය තුළ පැවැත්වීමයි. එහිදී ස්වේච්ඡා ගුවන් නියමු කණ්ඩායමක් විසින් දරුවන් වෙනුවෙන් විනාඩි 20 කැපීමක් වූ ගුවනේ පියාසර කිරීමට අවස්ථා ලබාදී තිබීම කැපී පෙනුනි.

කුඩා දරුවන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සමඟ සම්බන්ධ කර ගැනීමේ අරමුණින් සූදානම් කර තිබූ මෙම විශේෂ වැඩසටහනේ දී ඔවුනට ගුවන් යානා මෙන්ම එවායේ කොටස් නිරීක්ෂණය කිරීමේ අවස්ථාවද ලබාදී තිබුණි.

මෙය ගුවන් නියමුවන් වන්නට කැමති දරුවන්ට පමණක් නොවෙයි, ගුවන් සේවාවට කැමැති සියල්දෙනා වෙනුවෙන් සූදානම් කරන ලද විශේෂ වැඩසටහනක්. ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ අනාගතය සාර්ථක වෙන්න නම් දරුවන් මේ සඳහා පෙළඹවීම ඉතාමත් වැදගත් යනුවෙන් ගුවන් නියමු ඩීන් ක්ලෝස් පවසා ඇත.

චීනය ලොව වැඩිම උසකින් පිහිටි ගුවන් තොටුපළ විවෘත කරයි

පසුගිය දා චීනය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 23ක වියදමින් නිර්මාණය කරන ලද ලොව වැඩිම උසකින් පිහිටි ගුවන් තොටුපළ විවෘත කරන ලදී. ගුවන් තොටුපළ මගින් වාර්ෂිකව හැසිරවිය හැකි මගීන් ප්‍රමාණය 280,000කි. යාඩි ශි ඩොචෙන්ග් ගුවන් තොටුපළ ටිබෙටයේ සිචුවාන් හි පිහිටා ඇති අතර එය මුහුදු මට්ටමේ සිට මීටර 4,411 ක උසකින් පිහිටා ඇත. ඩොචෙන්ග්, ලොව උසම ගුවන් තොටුපළ බවට පත්වූයේ ටිබෙටයේම මුහුදු මට්ටමේ සිට මීටර 4,334ක උසකින් පිහිටි කුඩාම්ඩෝ ගුවන් තොටුපළ අභිබවමිනි.

ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික්ස් සමාගමට විශේෂ සම්මානයක්

එයාර්බස් ගුවන් සමාගම විසින් දෙවන වරටත් ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික්ස් සමාගම ගුවන් යානාවන්හි හොඳම අභ්‍යන්තර නිර්මාණ සහකරුවා ලෙස නම්කොට තිබේ. ලුෆ්තන්සා ටෙක්නික් මෙම සියළු නිර්මාණ කටයුතු සිදුකරන්නේ ජර්මනියේ හැම්බර්ග් නුවර කේන්ද්‍රකර ගනිමිනි. 2014 වසරේ දී ලුෆ්තන්සා සමාගම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමග එක්ව ගන්නල දී ගුවන් යානා නඩත්තු කර්මාන්තශාලාවක් ද ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වේ.

නාසා හෙලිකොප්ටරයක් අනතුරකට ලක්කරයි

නාසා පර්යේෂකයන් වෙනස් ආකාරයක පර්යේෂණයක් සිදුකරමින් ආදර්ශ හෙලිකොප්ටර් යානයක් අනතුරකට ලක්කොට ඇතිබව ඔවුන්ගේ වෙබ් අඩවිය සඳහන් කරයි. දිලූකුළෙ මේ ආසන සඳ පටි, මේ ආසන මෙන්ම නව තාක්ෂණික කරුණු කීපයක් ද මෙම පර්යේෂණය තුළින අධ්‍යයනය කිරීමට ඔවුන් අදහස් කරන අතර මේ සඳහා අඩි 45ක පමණ දිගින් යුත් හෙලිකොප්ටරයක බඳ කොටසක් අඩි 30ක පමණ උසක සිට බිමට පතිතකොට ඇත්තේ පැයට සැතපුම් 30ක වේගයෙනි.

මෙම පර්යේෂණයේ නිරීක්ෂණ කටයුතු වෙනුවෙන් අධිතාක්ෂණික මෙවලම් උපයෝගී කරගෙන ඇතිබව වාර්තාවන අතර මෙම පර්යේෂණයේ ප්‍රතිඵලය සිවිල් සහ යුධමය ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ඉතා වැදගත්වනු ඇතැයි නාසා ආයතනය පවසයි.

ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගමට

250 වන බෝයිං ගුවන් යානය ලබා ගනී

Qantas and Boeing celebrate 250 aircraft

ලොව පැරණිතම ගුවන් සමාගමක් වන ඕස්ට්‍රේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම පසුගිය දා සිය 250 වන බෝයිං ගුවන් යානය මිලදී ගත් අතර ඔවුන් බෝයිං ගුවන් සමාගම සමග සබඳතා ආරම්භ කොට ඇත්තේ වර්ෂ 1950 සිටය.

ක්වන්ටාස් සමාගම සිය ප්‍රථම බෝයිං ගුවන් යානය ලෙස බෝයිං 707 ගුවන් යානයක් මිලදීගෙන ඇත්තේ 1959 වසරේ දීය. එවකදී ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයෙන් පිටත එවැනි යානයක් භාවිත කරන ලද එකම ගුවන් සමාගම වී ඇත්තේද ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගමයි.

ක්වන්ටාස් සමාගමේ 250 වන ගුවන් යානය ලෙස මිලට ගෙන ඇත්තේ නව පරම්පරාවේ බෝයිං 737-800 යානයකි. එම අවස්ථාව වෙනුවෙන් චාම් උත්සවයක් සංවිධානය කොට තිබූ අතර ඒ වෙනුවෙන් ක්වන්ටාස් සමාගමේ සහ බෝයිං සමාගමේ නිලධාරීන් රැසක් සහභාගි වී ඇත.

NEWS

ලෝකයේ හොඳම ගුවන් තොටුපළ
සිංගප්පූරුවේ චැංගි

ඉදිරියේදී ගුවන් නියමුවන් සහ කාර්මික ශිල්පීන් මිලියනයක් අවශ්‍යයි
බෝයිං අනාවැකි එලකරයි

ඉදිරි දශක දෙක සඳහා ලැබී ඇති ගුවන් යානා ඇණවුම් වෙනුවෙන් සමඟින් නව ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් යානා නඩත්තු තාක්ෂණික ශිල්පීන් මිලියනයකට වඩා අවශ්‍ය වන බව බෝයිං ගුවන් සමාගම පවසයි. බෝයිං සමාගම මගින් 2013 වර්ෂය සඳහා පළිදක්වා ඇති තවතම දත්ත වලට අනුව 2032 වසර වන විට නව ගුවන් නියමුවන් 498,000 ක් සහ නව නඩත්තු තාක්ෂණ ශිල්පීන් 556,000 ක් වාණිජ ගුවන් සමාගම් වෙත සමඟින් අවශ්‍ය වේ.

මෙම වාර්තා සටහනට අනුව ආසියානු ශාන්තිකර කලාපය ඉදිරියෙන්ම සිටින අතර ඒ නව ගුවන් නියමුවන් 192,000 ක් සහ නව නඩත්තු තාක්ෂණ ශිල්පීන් 213,000 ක අවශ්‍යතාවයක් පෙන්නුම් කරමින්. වර්තමානය වන විට වාර්ෂික නව ගුවන් නියමු අවශ්‍යතාවය 25,000 ද නව තාක්ෂණ ශිල්පීන් 28,000 ද වේ.

ස්කයි ට්‍රැක්ස් මගින් නිකුත් කොට ඇති ශ්‍රේණිගත කිරීම් අනුව ලොව හොඳම ගුවන් තොටුපළ ලෙස සිංගප්පූරුවේ චැංගි ගුවන් තොටුපළ නම් කොට ඇත. චැංගි ගුවන් තොටුපළ මෙවර හොඳම ගුවන් තොටුපළ ලෙස ලෙස ඉදිරියට පැමිණ ඇත්තේ 2012 වසරේ හොඳම ගුවන් තොටුපළ බවට පත්වූ දකුණු කොරියාවේ ඉන්චෙයොන් ගුවන් තොටුපළ දෙවන තැනට පත් කරමින්. ස්විට්සර්ලන්තයේ ජිනීවා නුවර දී පවත්වන ලද ලෝකයේ ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළ සම්මන්ත්‍රණයේ දී මෙම ගුවන් තොටුපළ සම්මාන ප්‍රදානය සිදුව ඇත.

නෙදර්ලන්තයේ ඇම්ස්ටර්ඩෑම්, හොංකොං සහ බීජිං යන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පිළිවෙලින් තෙවන, සිව්වන සහ පස්වන ස්ථාන දිනා ගෙන ඇත. චැංගි ගුවන් තොටුපළ මෑත කාලයේ ලෝකය තුළ ශීඝ්‍රයෙන් දියුණුවට ලක්වූ ගුවන් තොටුපළක් වන අතර ඔවුන් මෑතක දී හරිත සංකල්පය ප්‍රධාන කොට ගනිමින් ඉදිකරන ලද තෙවන මගී පර්යන්තය සියළු දෙනාගේ අවධානයට පාත්‍ර විය.

ලෝකයේ හොඳම ගුවන් තොටුපළ 10

- සිංගප්පූරු චැංගි ගුවන් තොටුපළ
- දකුණු කොරියාවේ ඉන්චෙයොන් ගුවන් තොටුපළ
- නෙදර්ලන්තයේ ඇම්ස්ටර්ඩෑම් ගුවන් තොටුපළ
- හොංකොං ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ
- බීජිං ගුවන් තොටුපළ
- ජර්මනියේ මියුනිච් ගුවන් තොටුපළ
- ස්විට්සර්ලන්තයේ සූරිච් ගුවන් තොටුපළ
- කැනඩාවේ වැන්කුවර් ගුවන් තොටුපළ
- ජපානයේ ටෝකියෝ ගුවන් තොටුපළ
- ලන්ඩන් හීත්‍රෝ ගුවන් තොටුපළ

අඛණ්ඩව 08 වන වරටත් මැද පෙරදිග හොඳම ගුවන් සේවය කටාර්

අඛණ්ඩව 08 වන වරටත් මැද පෙරදිග හොඳම ගුවන් සේවය ලෙස කටාර් ගුවන් සේවය මෙවරත් නම් කිරුළු දිනා ගැනීමට සමත්ව ඇත. TTG ASIA TRAVAL ආයතනය මගින් සංවිධානය කරන ලද මෙම සම්මාන උළෙල පසුගිය ඔක්තෝබර් 03 වන දින තායිලන්තයේ බැංකොක් නුවර දී පවත්වන ලදි.

ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ සුප්‍රසිද්ධ සඟරාවක් වන TTG ASIA මෙම සම්මානය වෙනුවෙන් ගුවන් සමාගමේ ගොඩබිම බලය, ගමනාන්ත ජාලය, පාරිභෝගික සේවාව, වෙළඳ ප්‍රචාරණ වැඩපිළිවෙළ වැනි කරුණු සඳහා අවධානය යොමුකර ඇත.

ස්කයිලාර්ක් නමින් ශ්‍රී ලංකාවට තවත් හෙලිකොප්ටර් සේවයක්

ශ්‍රී ලංකාව තුළ නව හෙලිකොප්ටර් සේවයක් ඇරඹීම සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිත් ලබාදීමේ කටයුතු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ක්‍රියාත්මක කරමින් සිටින බව වාර්තා වේ. ස්කයිලාර්ක්ස් නමින් හඳුන්වන මෙම හෙලිකොප්ටර් සේවය නව මුහුණුවරකින් සිය සේවා සැපයීමට සූදානමින් සිටී.

රොබින්සන් R 44 වර්ගයට අයත් හෙලිකොප්ටරයක් ප්‍රථම අදියර යටතේ සේවයේ යෙදවීමට සූදානමින් සිටින ස්කයිලාර්ක්ස් සමාගම මේ දිනවල එම හෙලිකොප්ටරය එකලස් කිරීමේ කටයුතු සිදුකරමින් සිටින අතර ඉදිරි දින කිහිපය තුළ පිරික්සුම් පියාසැරිය සිදුකිරීමට ද නියමිත බවට වාර්තා වේ.

ඉන්දියාව සිය ප්‍රථම ගුවන් සේවා විශ්වවිද්‍යාලය ඇරඹීමේ සූදානමක

ඉදිරි අනාගතයේ දී ආසියානු ශාන්තිකර කලාපය තුළ ඇතිවන ගුවන් සේවාව ආශ්‍රිත රැකියා ඉල්ලුමට මුහුණදීම සඳහා ඉන්දියාව සිය ප්‍රථම ගුවන් සේවා විශ්වවිද්‍යාලය 2014 වසරේ සැප්තැම්බර් මස දී අධ්‍යයන කටයුතු වෙනුවෙන් විවෘත කිරීමට සූදානමින් වන බව වාර්තා වේ. රාජ්‍ය ව්‍යාපාරයක් ලෙස ඇරඹෙන මෙම විශ්වවිද්‍යාලය උත්තර ප්‍රදේශයේ රජීව් ගාන්ධි ගුවන් සේවා විශ්වවිද්‍යාලය නමින් හඳුන්වා ඇත.

ආරම්භයේ දී සිසුන් 1,000කට පමණ පහසුකම් සැලසෙන මෙම විශ්වවිද්‍යාලයේ සිසු ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඉංජිනේරුවන් මෙන්ම ගුවන් සේවක සේවිකාවන් 5,000 ක් සඳහා 2018 වසරේ දී පහසුකම් සැපයීම ඉලක්කය බවත් අනාගතයේදී සියලු ගුවන් පුහුණු පාසල් අනුබද්ධකර සියලු අධීක්ෂණ කටයුතු ද මෙම විශ්වවිද්‍යාලයට පවරන බව අදාළ බලධාරීන් පවසා ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා

පිදුරුතලාගල රේඩාර් සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය නිරීක්ෂණ කරයි

සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මහතා සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන්සේවා සමාගමේ පිදුරුතලාගල කඳු මුදුනෙහි පිහිටි රේඩාර් සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානය පසුගියදා නිරීක්ෂණය කළේය. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළත් වෙත පැමිණෙන සහ පිටවෙන ගුවන් යානා සඳහා අවශ්‍ය ගුවන් ගමන් ගැන තොරතුරු සන්නිවේදනය කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවට ඉහළින් ගුවන් කලාපයේ ගමන් කරන සෙසු ගුවන් යානා සඳහා ද අවශ්‍ය ගුවන් තොරතුරු ලබා දීම හා ගුවන් නියමුවන් අතර සන්නිවේදන පහසුකම් ඇති කරන මෙම මධ්‍යස්ථානය මුහුදු මට්ටමේ සිට අඩි 8,200 ක් ඉහළින් පිහිටා ඇත.

මුහුදු මට්ටමේ සිට විශාල ඉහළකින් පිහිටා ඇති නිසා නාවික සැතපුම් 500ක් පමණ දුරින් ගමන් කරන ගුවන් යානා සමග සන්නිවේදන සබඳතා ඇති කර ගැනීමට නාවික සැතපුම් 250 ක් පමණ දුරින් ගමන් කරන ගුවන් යානා සමග රේඩාර් තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීමට ද මෙම මධ්‍යස්ථානයට හැකි අතර දිනකට ගුවන් යානා 100 කට වැඩි ප්‍රමාණයකට ගුවන් තොරතුරු ලබා දීම සිදු වේ. මෙම නිරීක්ෂණ චාරිකාවට සහකාර විද්‍යුත් ඉංජිනේරු ඩබ්. ආර්. විජයබණ්ඩාර මහතා, සහකාර විද්‍යුත් ඉංජිනේරු ඒ එල් එම් හුසේන් මහතා සහ කාර්මික නිලධාරී මහේෂ් සුදර්ශන මහතා ඇතුළු නිලධාරීහු පිරිසක් එක් විය.

මිහින් ලංකා සහන පැකේජයෙන් 596ක් දඹදිව වැඳපුදාගනිති

මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විශ්‍රාමිකයන් සහ රජයේ සේවකයන් වෙත ලබාදී තිබෙන සහන පැකේජයෙන් මේ වන විට දඹදිව සඳහා ගුවන් මගීන් 596 දෙනෙක් ගුවන් ගත වී තිබේ.

වාරික ගෙවීමේ දඹදිව වන්දනා සහන පැකේජය තුළින් 2012 වසරේ සිට මේවන තෙක් ගමන්කළ මේ පිරිසෙන් 226 දෙනකු රජයේ සේවකයින් වේ. පොළී රහිතව ලබාදෙන මේ සහන ණය ක්‍රමය මගින් පළමු වාරිකය අයකර ගත් පසු ගුවන් ටිකට්පත නිකුත් කෙරේ. වාරික 10ක් ටිකට්පතේ මුදල අයකර ගනු ලැබේ.

දඹදිව වන්දනාව අවසන්කර මාස දොළහක් තුළ වාරික වශයෙන් ගෙවීමට ලබාදී ඇති මේ ණය ක්‍රමය ලෝකයේ කිසිදු රටක් මේ වනතෙක් හඳුන්වා දී නැතැයි මිහින් ලංකා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත. ජනතාවට වඩාත් සමීප ගුවන් සේවයක් වන මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය හරහා දඹදිව යන ජනතාවට සහන ලබාදෙන ලෙස ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා ලබාදුන් උපදෙස් අනුව මේ ක්‍රමය ආරම්භ කළ බවත් මේ සඳහා විශාල ඉල්ලුමක් තිබෙන බවත් චන්ද්‍රසේන මහතා පවසා ඇත. වන්දනා සඳහා ගුවන් ටිකට්පත් 30ට වඩා ලබාගන්නා කණ්ඩායම් සඳහා ලබාදෙන මිලටම මේ ටිකට්පත් වාරික ගෙවීමේ සහන පැකේජයටත් ලබාදෙන බව ඒ මහතා වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශ කළේය.

‘යාපනය’ නම් වූ ගුවන් යානය

Airplane called ‘Jaffna’

ඉසාර ගුණවර්ධන

අද මැලේසියාවේ සහ සිංගප්පූරුවේ වෙසෙන ජනතාවගෙන් සැළකිය යුතු ප්‍රමාණයක් දමිළ වැසියන් වේ . මෙම දමිළ වැසියන්ගෙනුත් සැළකිය යුතු ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකාවෙන් සංක්‍රමණය වූවන්ගෙන් පැවත එන්නන් බව ඔබ දන්නවාද?

1850 පමණ වන විට අප රට මෙන්ම එවකට මලයාව යනුවෙන් හැඳින්වූ මැලේසියාවත් පාලනය කරනු ලැබුවේ බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයින් වූ අතර ඔවුනට මලයාව දියුණු කිරීමට අවශ්‍ය විය. එහිදී ඔවුන් විසින් සිය යටත් විජිතවලින් ශ්‍රමිකයින් ගෙන යාමට තීරණය කරනු ලැබිය.

විශේෂයෙන්ම යාපනයේ දමිළ වැසියන් ඉතා දක්ෂ පුද්ගලයින් බව කාටත් කාරණයක් වන අතර අප රටේ ඉතා දක්ෂ නිලධාරීන් යාපනය ප්‍රදේශයෙන් බිහිවී ඇත. ජාතික නායකයින් පවා ඔවුන් අතර වේ. එවකට බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයින් විසින් කරන ලද ඉල්ලීමක් අනුව අප රටේ පුද්ගලයින් ද මලයාව වෙත සංක්‍රමණය වූ අතර විශේෂයෙන් යාපනයේ දක්ෂ දමිළ පුද්ගලයින් පවුල් පිටින් ගොස් මලයාවේ පදිංචි විය. මුල් කාලයේ සිංගප්පූරුවද මලයාවේ කොටසකි.

මෙසේ අප රටේ යාපනය ප්‍රදේශයෙන් සංක්‍රමණය වූවන්ගෙන් වැඩි දෙනෙක් මලයාවේ පරිපාලන කටයුතු වලට සම්බන්ධ වූ අතර විශේෂයෙන් කාර්මික අධ්‍යාපන හා තාක්ෂණික අංශ වල ඔවුන් කටයුතු කර ඇත. අදටත් මැලේසියාවේ විවිධ ආයතනයන් හි ඉහළ තනතුරු වල දමිළ පුද්ගලයින් සිය කාර්යය කරනු දැකිය හැකිය.

1914 දී පමණ පළමු ලෝක යුද්ධය ඇරඹුනු අතර බ්‍රිතාන්‍ය ද එම යුද්ධයට සෘජුව දායක විය. මේ කාලයේදී ගුවන් යානයේ මුල් අවධිය වුවද යුද්ධය සඳහා ඔවුන් ගුවන් යානා යොදා ගැනීම මගින් සාර්ථක ප්‍රතිඵල අත්කර ගැනීමට සමත් විය. මේ කාලයේ ගුවන් යානා දැව, රෙදි වැනි සැහැල්ලු ද්‍රව්‍ය වලින් සකසා තිබූ අතර යුධ කටයුතු සඳහා ඔරොත්තු දීම යම් පමණකට පහත මට්ටමක තිබිණ.

යුද්ධයේ දී බ්‍රිතාන්‍යයට සහාය ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය වූ අතර මේ සඳහා පැමිණි යෝජනා වලින් වඩා සාර්ථකම යෝජනාව වූයේ බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත වල සහාය ලබා ගැනීමයි. මේ අනුව ලොව විවිධ ප්‍රදේශ වලින් විවිධ සහයන් ලැබුණ අතර මලයාවේ සිටි ඉංග්‍රීසි ජාතිකයෙක් වූ අල්බා මෙකර් නැමැත්තෙකු විසින් ද මලයාවේ

1914 දී පමණ පළමු ලෝක යුද්ධය ඇරඹුනු අතර බ්‍රිතාන්‍ය ද එම යුද්ධයට සෘජුව දායක විය. මේ කාලයේදී ගුවන් යානයේ මුල් අවධිය වුවද යුද්ධය සඳහා ඔවුන් ගුවන් යානා යොදා ගැනීම මගින් සාර්ථක ප්‍රතිඵල අත්කර ගැනීමට සමත් විය. මේ කාලයේ ගුවන් යානා දැව, රෙදි වැනි සැහැල්ලු ද්‍රව්‍ය වලින් සකසා තිබූ අතර යුධ කටයුතු සඳහා ඔරොත්තු දීම යම් පමණකට පහත මට්ටමක තිබිණ.

මෙම මුදල් සොයා බ්‍රිතාන්‍යයට සහාය දැක්වීම කාර්යය සිදු කළ අතර ඔහු විසින් බ්‍රිතාන්‍ය හමුදාවට මලයාවෙන් ගුවන් යානා 94 කට පමණ මුදල් සොයා සපයා දී තිබිණ.

බ්‍රිතාන්‍ය හමුදා විසින් මෙසේ ලබා දුන් ගුවන් යානා වලට එසේ පරිත්‍යාග කරනු ලැබුවන්ගේ නම් හෝ ඔවුන් නියෝජනය කරනු ලබන නමක් යෙදූ අතර ‘අල්බා මෙකර්’, ‘මලක්කා චයිනීස්’ වැනි නම් ඒ අතර තිබිණ. මැලේසියාවේ මිනින්දෝරු දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවය කළ ‘සුබ්‍රමනියම්’ නැමති යාපනයෙන් සංක්‍රමණය වූ පුද්ගලයෙකුගේ මූලිකත්වයෙන් සහ එහි විසූ දමිළ ජාතිකයින්ගේ මූල්‍ය දායකත්වයෙන් ද ගුවන් යානයක් පරිත්‍යාග කළ අතර එය සුවිශේෂී ගුවන් යානයකි.

F. E. 2b වර්ගයේ යානයක් වූ මෙහි අවර කෙන්ත පසුපසින් පිහිටා තිබීම විශේෂත්වයක් විය. එවකට නිෂ්පාදනය කළ ගුවන් යානා වලට පොදු ලක්ෂණයක් වූ ද්විත්ව පියාපත් සහිත වීම මෙහිද දක්නට ලැබුණ අතර අශ්ව බල 120 ක එන්ජිමක් සවි කර තිබිණ. නියමුවා සහ තවත් පුද්ගලයෙකුට ගමන් කළ හැකි මෙම යානය ගුවනේ සිට වෙඩි තැබීම හෝ බෝම්බ දැමීම සිදු කළ හැකි ආකාරයට සකස් කර තිබිණ. යානය නිෂ්පාදනය කර ඇත්තේ බ්‍රිතාන්‍යයේ රාජකීය ගුවන් යානා කර්මාන්ත ශාලාව තුළදීය.

මෙසේ සකස් කරන ලද ගුවන් යානය 1915 දෙසැම්බර් මස 22 වන දින රාජකීය හමුදාවට භාර දෙනු ලැබූ අතර මෙම යානය පරිත්‍යාග කරන ලද පිරිසට උපහාරයක් වශයෙන් ‘JAFFNA’ යනුවෙන් නම් කරන ලදී. මෙම යානය බොහෝ කාලයක් රාජකීය හමුදාවට සේවය සපයන ලදී.

පෙර සූදානම....

ගුවන් ගමන් සේවාව යනු ලෝකයේ ඉතා සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය ලෙස හැඳින්වේ. එයට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ පෙර සූදානමයි. සෑම ගුවන් සමාගමක්ම සාගේ ජාත්‍යන්තර නීතිරීතීන්ට අනුකූලව සිය ගුවන් ගමන් සිදුකළ යුතුය.

මෙම රූපවල දැක්වෙන්නේ එවැනි පෙර සූදානම්වල යෙදෙන අවස්ථාවකි. ලොව විශාලතම ගුවන් සමාගම්වලින් එකක් වන ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ඩෙල්ටා එයාර් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් සේවිකාවන් ජල අභ්‍යාසයක නිරතවන අවස්ථාවකි. අනතුරක දී ගුවන් මගීන් බේරාගැනීමට නම් ඔවුන් හොඳින් ඒ සඳහා පුහුණු වී තිබීම ඉතා වැදගත් ය.

Instructors direct delta trainees how to properly evacuate in the water, inflating their life jackets then jumping safely into the pool.

විශ්වයේ අප තනිවමද?

සිසිර විරන් හපුආරච්චි

මේ මිහිතලයෙහි මනුෂ්‍යයා වූ කලී කවදත් තෘප්තිමත් නොවන ජීවී කොට්ඨාශයකි. එකී තෘප්තිමත් නොවීම නිසාම මිනිසා සතුව ඇති කුතුහලය අතිමහත්ය.

මේ කුතුහලය මඟින් සිදු කළ හැකි ගැටලුවක් ඇත. ඒ මේ විශ්වය තුළ දිවි ගෙවන්නේ අපටම වැනි සත්වයන් සමඟින්ද යන්නය. මෙම ගැටලුව මිනිසාගේ කුතුහලය කොතරම් ඇති කළේදැයි පැහැදිලි කිරීමට හොඳම සාක්ෂිය අන්තර්ජාලය විසින් සපයයි. දැනට වාර්තා වී ඇති පරිදි දෙවනුවට වැඩිම සෙවීම් අඩවි ගණනක් තුළ අන්තර්ගතවන මාතෘකාව පිටසක්වළ ජීවයයි.

බොහෝ දෙනා පිටසක්වළ ජීවියෙක් යනු විශාල දෙනෙත් ඇති මිනිසාට නුහුරු ශරීර ඇති ජීවී කොට්ඨාශයක් ලෙස සිතීම පුදුම සිතයක් නොවේ. ඒ නිසා යම් යම් හෙයකින් පිටසක්වළ ජීවය පවතින්නේ නම් එකී ජීවීන්ගේ සිරුරු හැඩ ගැසෙන්නේ කෙසේද?

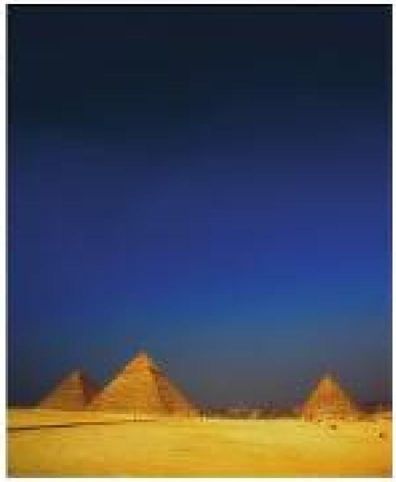
විශ්වයේ අප තනිවමද?

පිටසක්වල ජීවීන් ගැන කතා කිරීමේදී ලෝක ඉතිහාසයේ පිටුවක් පෙරළා ආරම්භ කිරීම හුවණට හුරුය.

මුලින්ම අප ඊජිප්තුව වෙත යමු. වර්තමාන ඉංජිනේරුවන් පවා මවිත කරවන ඊජිප්තුවේ පිරමිඩ කෙසේ නිර්මාණය කළේද පිරමිඩයක ඡායාරූපයක් දකින විට පවා අපට සිතේ. ඊජිප්තුවේ පිරමිඩ නිර්මාණය කිරීම සඳහා දැනුම හා තාක්ෂණය ඒ කාලයේ මිනිසාට ලැබුණේ කෙසේදැයි යන්න අප සිතිය යුතුය. ලොව දැනට සොයාගෙන ඇති පැරණිම පිරමිඩය කතා ඇත්තේ මීට වසර 4 600 ට පමණ පෙර බවයි. එත් විද්‍යාඥයින් කොටසක් පවසන්නේ තවත් කොටසක් පවසන්නේ එය වසර 11, 000 ට පමණ පෙර කතා ඇති බවයි. පිරමිඩයක් තනන්නට වර්තමාන තාක්ෂණය යොදාගන්නේ නම් ඒ සඳහා වසර 1 000 ක් පමණ බව නූතන ඉංජිනේරුවන් සොයා ගෙන ඇත. වර්තමානයේදීත් ඉදිකිරීමට වසර 1 000ක් පමණ ගතවන පිරමිඩයක් ආදි ඊජිප්තු ජනයා නිර්මාණය කළේ නූතන බලයකින්ද එදා ජනයා මෙම නිර්මාණය කළේ තමාගේ නූතන ඥානය හා තාක්ෂණය යොදාගෙනද එසේත් නැත්නම් මේ සඳහා බාහිර ලෝකයක උදව් උපකාර ලැබුණේද මේ මහා පිරමිඩ මහද්වීප ගුරුත්වාකර්ෂණයෙහි හරි මැද පිහිටා ඇත. එනම් එය ලොව සියලු බිම් පෙදෙසෙහි හරි මැද පිහිටා ඇත. (පිටසක්වල ජීවීන් - සංජීව බණ්ඩාර මහතා)

මෙම කරුණු එකින් එක විමසා බලන කල්හි පැහැදිලිව පෙනී යන්නේ මෙම නිර්මාණ සම්පූර්ණයෙන්ම මිනිසා විසින් කළ ඒවා නොවන බවයි. එසේනම් එම නිර්මාණ සෑදීමට මිනිසාට උදව් කළේ කවරහුද.

පිටසක්වල ජීවය යන වචනය බොහෝ ශ්‍රී ලාංකිකයින්ට හුරුරු වචනයක් වුවද අප මේ වාසය කරන ශ්‍රී ලංකාවේදී ද පිටසක්වල ජීවීන් දර්ශනය වූ වාර ඇත. නුවරඑළිය, රත්පාවල, අනුරාධපුරය සහ පොළොන්නරුව ඒ අතරින් ප්‍රදේශ කිහිපයකි. පිටසක්වල ජීවීන් පිළිබඳ වාර්තා



ලොවට වසන් කිරීමේ ව්‍යාපෘති ශ්‍රී ලංකාවේ දර්ශනය වූ පිටසක්වල යානා පිළිබඳ අපූරු කතා විශාල ප්‍රමාණයකි. ඔවුන් පවසන එක් මතයක් වන්නේ මෙම පිටසක්වල යානා දැක ඇත්තේ බොහොමයක් ගැමියන් තවත් එම ගැමියන් සතුව ඇති අඩු බුද්ධිමට්ටම නිසා ඔවුන් ස්වාභාවික සංසිද්ධීන් පිටසක්වල යානා ලෙස දකින බවත්ය. මෙහිදී ඔවුන් ස්වාභාවික සංසිද්ධීන් ලෙස අදහස් කරන්නේ අහසේ සිදුවන ස්වාභාවික සිදුවීම්ය. මේ සියලු මත සාධා සිඳදැමිය හැකි පිටසක්වල යානා දර්ශනය වීමක් ශ්‍රී ලංකාවෙන් වාර්තා විය. මෙහි විශේෂත්වය නම් මෙම දර්ශනයේ සාක්ෂිකරුවන් කුඩා දරුවන් වීමය. සාමාන්‍ය භාවිතයේ ඇති කියමනක් නම් කුඩා දරුවන් බොරු නොකියන බවයි.

මෙම සිදුවීම සිදුවී ඇත්තේ 1998 බණ්ඩාරවෙලදීය. (සංජීව බණ්ඩාර - පිටසක්වල ජීවීන්) මෙම සිදුවීම සඳහා සම්බන්ධ දරුවන් දෙදෙනා වන්නේ එවකට 3 වසරේ ඉගෙනුම ලැබූ ඉන්දික සම්පත් දිසානායක හා 5 වසරේ ඉගෙනුම ලැබූ හර්ෂ එලලාවලගෙදරයි.

මෙම සිසුන් දෙදෙනා 1998.04.03 දින උදෑසන 7.43 ට පමණ පාසල වන අඩිකාරම් තැනිත්ත විද්‍යාලයේ පන්ති කාමරයේ සිටියදී කුතුහල ශබ්දයක් ඇසුනු නිසාවෙන් පන්තියෙන්

හුදෙක් පිටසක්වල ජීවියෙක් යනු විශාල පදනමක් ඇති මිනිසාට හුරු ශරීර ඇති ජීවී කොට්ඨාශයක් යැයි සිතීම හුදු මිත්‍යාවක් පමණි. ඒ මන්ද යත් යම් හෙයකින් පිටසක්වල ජීවය පවතින්නේ නම් එකී ජීවීන්ගේ සිරුරු හැඩ පෘථිවි වාසීන්ගේ මෙන් නොව එකී ග්‍රහ ලෝකයන් වල පරිසර තත්වයන් අනුවය.

පිටසක්වල ජීවීන් ගැන කතා කිරීමේදී ලෝක ඉතිහාසයේ පිටුවක් පෙරලා ආරම්භ කිරීම නුවණට හුරුය.

1947 වර්ෂයේදී ඇමරිකාවේ නිව් මෙක්සිකෝ හි රොස්වෙල්හි කාන්තාරයක් මැදින් ගමන් කරමින් සිටි මැක් බ්‍රසල් විශාල ශබ්දයක් ඇසීමෙන් තිගැස්සුණි. පසුදා උදෑසනම එම ශබ්දය පැමිණි ප්‍රදේශය පරීක්ෂා කිරීමේදී බහුව පිටසක්වල යානයක යැයි සැක සිතිය හැකි කොටස් හමු වී ඇත. පසුව ඇමරිකාවේ යුධ හමුදාවේ බුද්ධිඅංශයේ නිලධාරීන් එම ප්‍රදේශය පරීක්ෂා කිරීමේදී ලෝහ කැබලි විසිරී තිබූ ප්‍රදේශයේ යම් කිසි වෙනසක් දැක ගත හැකි විය. එම වෙනසක්ම දුටු ප්‍රදේශය දිගින් සැතපුම් තුන් කාලක් හා පළලින් යාර 250 ක් පමණ විය.

පිටතට පැමිණ ඇත. පසුවට තම පාසැල් මුණා පිටියේ පාදයන් සහිත කර පොත්තක ආකාරයේ හඳුනා නොගත් විශාල වස්තූන් දැකගැනීමට හැකි වී ඇත. පසුව එම වස්තුව රතු සහ තැඹිලි වර්ණවල දීප්තිමත් ආලෝකයක් විහිදුවා ධවන් භ්‍රමණය වී පැද්දෙමින් ඉතා අධික වේගයෙන් අහසට නැගී ගමන් කර ඇත. යානය ගමන් කිරීමේදී එයින් කිසිදු ශබ්දයක් නිකුත් නොවූ බවත් ඔවුන් පවසා ඇත. හරිත එල්ලවල ගෙදර පවසන ආන්දමට එහි විෂ්කම්භය අඩි 8 ක් හා උස අඩි 7ක් පමණ වේ.

ඉන්පසුව අප ලෝකය දෙස අපේ අවධානය යොමුකරමු. ලෝකයායි ජනයා හැලීමට තරම් සිදුවන් පිටසක්වල යානා දර්ශනයවීම් අවට ලෝකයෙන් හඳුනාගත හැකිය. අප පිටසක්වල යානා හැඳින්වීමට පියාසර පිරිසි යන නාමයද භාවිත කරයි. පිටසක්වල යානාවලට පියාසර පිරිසි **(Flying Sources)** යයි නම් පටබැඳුනේ ඇමරිකාවේ සිදුවූ "රොස්වෙල්" සිදුවීමෙන් පසුවය. 1947 වර්ෂයේදී ඇමරිකාවේ නිව් මෙක්සිකෝ හි රොස්වෙල්හි කාන්තාරයක් මැදින් ගමන් කරමින් සිටි මැක් බ්‍රසල් විශාල ශබ්දයක් ඇසීමෙන් තිගැස්සුණි. පසුදා උදෑසනම එම ශබ්දය පැමිණි ප්‍රදේශය පරීක්ෂා කිරීමේදී බහුව පිටසක්වල යානයක යැයි සැක සිතිය හැකි කොටස් හමු වී ඇත. පසුව ඇමරිකාවේ යුධ හමුදාවේ බුද්ධි අංශයේ නිලධාරීන් එම ප්‍රදේශය පරීක්ෂා කිරීමේදී ලෝහ කැබලි විසිරී තිබූ ප්‍රදේශයේ යම් කිසි වෙනසක් දැකගත හැකි විය. එම වෙනසක්ම දුටු ප්‍රදේශය දිගින් සැතපුම් තුන් කාලක් හා පළලින් යාර 250ක් පමණ විය. මෙම ප්‍රදේශයේ වැලි අධික තාපයට ලක්වී වීදුරු බවට පත් වී තිබුණි. මේ සිද්ධියටම එධා තරමක් සමීපයෙන් ප්‍රයේ අද්භූත හැඩයෙන් යුතු සිරුරු හතරකි. ඒවා යානයට වඩා උස නොවූ එම සිරුරු අළුත් දිස්වූයේ අමනුෂ්‍ය පෙනුමකි. හිස පෙදෙස කඳට වඩා විශාල මෙම සිරුරු අතර සිරුරු 3ක ප්‍රාණය නිරුද්ධව තිබූ අතර එක් ජීවියෙකු අධික ලෙස තුවාල ලබා පණ පිටින් සිටිනු දැකගත හැකි විය.

මෙම පිටසක්වල යානා කොටස් සොයාගත් විගසම එම ප්‍රදේශය හමුදා භාරයට ගෙන ඇත. ඇමරිකානු ගුවන් හමුදා භාරයට ගෙන ඇති. ඇමරිකානු ගුවන් හමුදා මූලස්ථානය මෙම සිද්ධිය යට හැකිය. පසුව ඔවුන් පුවත්පත් මගින් රට පුරා ප්‍රචාරය කර හැරියේ කඩා වැටුණු කාලගුණ බැලූනයක කොටස් පිටසක්වල යානාවක කොටස් ලෙස වැරදියට උපකල්පනය කොටගෙන ඇති බවයි. මෙම සිදුවීමෙන් ලෝකය පිටසක්වල යානා පිළිබඳ සෙවීමට උනන්දු වූ අතර පසුව පිරිසි වැනි පිටසක්වල යානා දැකීමෙන් මිනිසුන්ද පුවත්පත්ද ඒවා පිටසක්වල යානා ලෙස හඳුන්වන්නට පටන් ගත්තා ලදී.

මෙම රොස්වෙල් සිදුවීමට සම්බන්ධව තවත් සිදුවීමක් ඇත. රොස්වෙල් ප්‍රදේශයේ ගුවන් හමුදා කඳවුරෙහි සේවය කළ සාත්තු සේවිකාවක් ආගන්තුක පෙනුමක් ඇති කුඩා මිනිසුන් වැනි ජීවීන් විශේෂයකගේ මරණ පරීක්ෂණ කිරීමයක් සඳහා ආය වෛද්‍යවරුන්ට සහය වූ බව

හෙළි කළාය. මෙම සිදුවීම හෙළි කිරීමෙන් පසුව අයාව බ්‍රිතාන්‍යයට මාරුකර යැවූ අතර එහිදී ඇය අභිරහස් ලෙස ගුවන් අනතුරකට මුහුණපා මිය ගියාය.

මින්පසුව අප ලෝකවාසී ජනයාගේ කුතුහලය ඇවිස්සූ තවත් දෙයක් ගැන කතා කරමු. ඒ බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණයයි. බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය ලොව ප්‍රකට ව ඇත්තේ එය ඉහළින් යන ගුවන් යානා හා නාවුක යානා අතුරුදහන් වීමය. ප්‍රශ්නය තවත් වැඩිකරවන කරුණ වන්නේ මෙසේ අතුරුදහන් වන ගුවන් යානාවල හෝ නාවුක යානාවල කොටස් හෝ තෙල් බිඳක්වත් එම ප්‍රදේශයෙන් සොයාගත නොහැකි වීමයි. බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණයට අයත් වන්නේ බටහිර අත්ලාන්තික් සාගරයේ බර්මියුඩා ඇමරිකාවේ ෆ්ලොරිඩා සහ ලුසිල මුහුදේ සැතපුම් 200ක් උතුරින් පිහිටි ලක්ෂයක් යා කරන ප්‍රදේශයයි. මේ වන විට බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය තුළින් ඇති ගුවන් යානා ගණන 300 ඉක්මවන අතර නෞකා ගණන 250ක් පමණ වේ. ඒ අතර බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය තුළින් ඇති මිනිස් ජීවිත ප්‍රමාණය දහස ඉක්මවයි. බොහෝ විද්‍යාඥයන් මේ බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය අධික ගුරුත්වාකර්ෂණයෙන් යුක්ත නිසා ගුවන් යානා හා නෞකා ඇදගන්නා බව පවසයි. එහෙත් එවිට අපට ප්‍රශ්නයක් නැගේ. ගුරුත්වාකර්ෂණය නිසා මෙය සිදු වීනි නම් අතුරුදහන් වූ යානාවල සුන්බුන් හෝ සොයාගත නොහැකි වූයේ ඇයි?

පිටසක්වල ජීවය පිළිබඳ කතා කිරීමට හා විමසීමට බොහෝ කරුණු ඇත. ශ්‍රී ලංකාවේ බොහෝ පුද්ගලයන්ට පිටසක්වල ජීවීන් පිළිබඳ දැනුමක් නොතිබුණද ලෝකයේ වෙනත් රටවල ඒ පිළිබඳ අවධානය වැඩි වෙමින් පවතී.

ඒ නිසාම දැන් ලෝකයේ පිටසක්වල ජීව විද්‍යාව නම් විෂයයක්ද බිහිව ඇත. තාරකා විද්‍යාඥයින් බොහොමයක් වර්තමානයේ පිටසක්වල ජීවයක් පවතීදැයි සෙවීමට තම සම්පූර්ණ ශ්‍රමය වැයකරමින් සිටියි. ලෝ ප්‍රකට ආයතන තම යානා යොදවා පිටසක්වල ජීවය සොයයි. යානා යැවීමට සැලසුම් කරයි. (උදාට නාසා (NASA) ආයතනයේ MSL රෝවර් යානය) ලෝකයා පිටසක්වල ජීවයක් පවතීදැයි නම සිත් තුළ කුතුහලයක් දල්වාගෙන සිටියි. ශ්‍රී ලංකාවේ සම්භාවනීය පුරවැසියෙකු වූ ආතර් සී. ක්ලාක් මහතාගේ කල්පනාලෝකවලින් අවසන් කල්පනාලෝකය වූයේ ද පිටසක්වල ජීවීන් හා මිනිසා අතර සන්නිවේදනය කරනු දැකීමයි. ඔහුගේ එම කල්පනාලෝකය ඉටු වේද?

අවසානයේ මම මාගේ පෞද්ගලික මතය ඉදිරිපත් කරමි. විශ්වය හා සසඳා බලන කල දැනුම හා තාක්ෂණය මඳ වූ අප 1969 දී සඳ තරණය කළා නම් අපට වඩා දැනුම හා තාක්ෂණය ඇති විශ්වයේ වෙසෙන වෙනත් ජීවීන් කෝටියකටත් සෞරග්‍රහ මණ්ඩලය තරණය කළ නොහැකිද

බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණයට අයත් වන්නේ බටහිර අත්ලාන්තික් සාගරයේ බර්මියුඩා ඇමරිකාවේ ෆ්ලොරිඩා සහ ලුසිල මුහුදේ සැතපුම් 200 ක උතුරින් පිහිටි ලක්ෂයක් යා කරන ප්‍රදේශයයි. මේ වන විට බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය තුළින් ඇති ගුවන් යානා ගණන 300 ඉක්මවන අතර නෞකා ගණන 250ක් පමණ වේ. ඒ අතර බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය තුළින් ඇති මිනිස් ජීවිත ප්‍රමාණය දහස ඉක්මවයි.

බොහෝ විද්‍යාඥයන් මේ බර්මියුඩා ත්‍රිකෝණය අධික ගුරුත්වාකර්ෂණයෙන් යුක්ත නිසා ගුවන් යානා හා නෞකා ඇදගන්නා බව පවසයි. එහෙත් එවිට අපට ප්‍රශ්නයක් නැගේ. ගුරුත්වාකර්ෂණය නිසා මෙය සිදු වීනි නම් අතුරුදහන් වූ යානාවල සුන්බුන් හෝ සොයා ගත නොහැකි වූයේ ඇයි?

ත්‍රාසජනක ගුවන් ගමනක් සඳහා ජෙට්පැක්

World's first practical civilian jetpack developed

ලෝකයේ ප්‍රථම වරට තනිව ගුවනින් ගමන් කළ හැකි අපූර්ව නිර්මාණය කරන ලද ජෙට්පැක් නම් ගුවන් කට්ටලයක් නවසීලන්ත සමාගමක් විසින් පසුගිය දා හඳුන්වා දෙනු ලැබීය.

නවසීලන්තයේ, ද මාර්ටින් ජෙට්පැක් ආයතනය එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ, එමිරේට්ස් සමීක්ෂණ ආයතනය සහ කලීෆා විශ්වවිද්‍යාලය සමග එක්ව සිදු කරන ලද පර්යේෂණයක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම නිර්මාණය එළිදක්වා ඇත.

යුධ කටයුතු සඳහා මෙන්ම සිවිල් කටයුතු සඳහාද යොදා ගත හැකි අපූර්ව නිර්මාණය කොට ඇති මේ සඳහා මීටර් 1,500 ක් තරම් ඉහළට ගමන් කළ හැකි අතර පැයට කිලෝමීටර 100 ක පමණ වේගයකින් ගමන් කළ හැකිය. මෙය ත්‍රාසජනක ගුවන් ගමන් සඳහා කැමැත්තක් දක්වන පුද්ගලයිනට ඇමරිකානු ඩොලර් 100,000 ක මිලකට ලබා ගත හැකි බවද වාර්තා වේ.

ලොව ප්‍රමාණයෙන් විශාලතම ගුවන් තොටුපළ

King Fahd International Airport –*Saudi Arabia*

ප්‍රමාණයෙන් වර්ග කිලෝමීටර 780ක් පමණ වන King Fahd ගුවන් තොටුපළ ලොව විශාලතම ගුවන් තොටුපළ අසල්වැසි රාජ්‍යයක් වන බහරේන් හි භූමි ප්‍රමාණයටත් වඩා විශාල වේ. මෙම ගුවන් තොටුපළේ මූලික යටිතල පහසුකම් 1990 වසරේ අග භාගයේ දී සම්පූර්ණ කරන ලද අතර මෙය 1991 වසරේ මුල් කාලයේ දී ගල්ෆ් යුද්ධයේ නියැලී සිටි Allied බලකායන්ට තම යුධ ගුවන් යානා නැවැත්වීම සඳහා භාවිත කෙරිණ. යුධ කටයුතු අවසානයේ දී සිවිල් සඳහා නැවත මෙම ගුවන් තොටුපළ විවෘත කරන ලද්දේ 1999 වසරේ නොවැම්බර් මස 28 වන දිනය.

මෙම ගුවන් තොටුපළ පිහිටා ඇත්තේ රටේ නැගෙනහිර ප්‍රදේශයේය. Dammam නගරයේ සිට 22 km පමණ දුරින් ගුවන් තොටුපළට පිවිසීම සඳහා අධිවේගී මාර්ග දෙකක් ද තනා ඇත. ගුවන් තොටුපළේ දකුණු දිගට වන්නට ඛනිජ තෙල් කැණීම් කටයුතු ද කෙරෙමින් පවතී. මෙම කැණීම් කටයුතු වර්ග කිලෝමීටර 250ක පමණ ප්‍රදේශයක පුරා පැතිර පවතී. ගුවන් තොටුපළ පිහිටා තිබීම ඛනිජ තෙල් කර්මාන්තයට මහත් අස්වැසිල්ලක් වී තිබේ. මෙහෙයුම් ආයෝජකයන්ගේ තක්සේරුවට අනුව මෙම ප්‍රදේශයේ ජනතාව පදිංචි කරවීමටත්, වාණිජමය වශයෙන් භාවිතයටත්, සංවර්ධනය සඳහාත් දිගුකාලීන සැලසුම් මගින් ආර්ථිකමය වාසි අත්කර ගත හැකි ප්‍රදේශයක් වේ.

මෙම ගුවන් තොටුපළේ දක්නට ලැබෙන තවත් විශේෂත්වයක් වන්නේ මෙහි මුස්ලිම් දේවස්ථානයක් ද තනා තිබීමයි. මෙම දේවස්ථානය තනා ඇත්තේ ගුවන් තොටුපළ රථ ගාලේ ඉහළ මහලේය. එම දේවස්ථානය ප්‍රමාණයෙන් වර්ග කිලෝමීටර 46 200ක් පමණ වන අතර එය නිර්මාණය කිරීම සඳහා නවීන ශිල්පීය ක්‍රම ද යොදාගෙන තිබීම විශේෂත්වයකි. ඉස්ලාමීය භක්තිකයන් දෙදහසකට පමණ එකවර වන්දනාමාන කිරීම සඳහා මෙම දේවස්ථානයේ ඉඩකඩ සපයා ඇත.

King Fahd ගුවන් තොටුපළේ මේ පර්යන්තය වර්ග මීටර 327,000 පමණ ප්‍රමාණයක පැතිර පවතී. පළමු අවධියේ දී ආසන්න වශයෙන් වර්ග මීටර 247,000ක පමණ ප්‍රමාණයක් සාදා නිමකරන ලද අතර මගීන්ට ගුවන් යානයේ සිට කෙළින්ම ගුවන් තොටුපළට ඇතුල්වීම සඳහා ගුවන් තොටුපළටම සවිකරන ලද පාලම් පද්ධති 11කින් ද සමන්විතය. එම පිවිසුම් මාර්ග දොරටු 15ක් කරා දිවෙන නමුත් මුල් සැලසුම් දොරටු 31කින් සමන්විත වන පරිදි සකස්කර තිබිණි. තවද මෙහි විශේෂ අමුත්තන් සඳහාම වෙන් වූ රාජකීය පර්යන්තයකින් ද සමන්විතය. ප්‍රමාණයෙන් වර්ග මීටර 16,400ක් පමණ වන මෙය අධි සුඛෝපභෝගී ගෘහ භාණ්ඩ හා අලංකරණ වලින් සමන්විතය. මෙම ගුවන් තොටුපළේ ප්‍රධාන ගුවන් පථ 2ක් පවතින අතර එම ගුවන්පථ එකිනෙක සමාන්තරව විහිදුන දිගින් මීටර 4,000 ක් පමණ වේ. මෙතරම් දිගු ගුවන් පථ තිබීමද King Fahd ගුවන් තොටුපළේ තවත් විශේෂත්වයකි.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු ද ඉතා සාර්ථකව මෙම ගුවන් තොටුපළ ඔස්සේ සිදුවේ. ඊට හොඳම නිදසුනක් වන්නේ මෙම ගුවන් තොටුපළේ වර්ග මීටර 39,500ක පමණ ප්‍රදේශයක් භාණ්ඩ ගබඩාකරණය සඳහා වෙන්කර තිබීමයි. එහි ධාරිතාවය මෙට්‍රික් ටොන් 94,000ක් පමණ වේ. මෙහි භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සිදුවන්නේ ස්වයංක්‍රීය ක්‍රමවේදයකට අනුවය. එම නිසා මෙම කටයුතු කාර්යක්ෂමතාවය අතින් ඉතා ඉහළය. ඉදිරියේ දී එම කටයුතු 100% ක් ස්වයංක්‍රීය තත්ත්වයට පත් වුවහොත් වසරකට ටොන් 176,000ක පමණ ප්‍රවාහන කටයුතු සිදුවේ යැයි ගුවන් තොටුපළ නිලධාරීහු බලාපොරොත්තුවෙන් පසුවෙති. ගුවන් තොටුපළ කටයුතු කාර්යක්ෂම සේවාවක් ආරක්ෂිතව සිදුකිරීම සඳහා අත්‍යාවශ්‍යම අංගයක් වන්නේ ගුවන් තොටුපළ පාලන මැදිරියයි. මෙම පාලන මැදිරිය උසින් මීටර 85ක් පමණ වන අතර තට්ටු 30කින් සමන්විතය. පාලන මැදිරිය උසින් පිහිටා තිබීම නිසා මෙම ස්ථානයේ සිට ගුවන් තොටුපළ සෑම තැනක්ම හොඳින් නිරීක්ෂණය කිරීමට ද හැකියාව ලැබී ඇත.

මැද පෙරදිගට අභිමානයක් ගෙනෙන මෙවැනි ගුවන් තොටුපළ ලොව වඩා දියුණු ගුවන් ගමන්වලට මහත් අස්වැසිල්ලකි. මිනිසා අතින් නිම වූ විස්මිත නිර්මාණයන්ට හොඳම නිදසුනක් ලෙස King Fahd ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ගෙනහැර දැක්විය හැකි බව අමුතුවෙන් පැවසිය යුතු නැත.

ගුවන් නියමු තනතුරු සඳහා කාන්තාවන්ගේ අවශ්‍යතාවය

ඉතිහාසයේ සඳහන් වන පරිදි අමේලියා ඊර්හාර්ට් යනු අත්ලාන්තික් සාගරය හරහා තනිව ගුවන් ගමනක් සිදුකළ ප්‍රථම කාන්තා ගුවන් නියමුවරියයි. ඉන් අනතුරුව සඳහන් වන නාමය වන්නේ අප්‍රිකානු ඇමරිකානු සම්භවයක් සහිත එලිනෝර් ස්මිත් නම් ගුවන් නියමුවරිය යි. ඇය වයස අවුරුදු 17 දී තරම් අවම වයසින් ගුවන් යානා පැදවීම පිළිබඳ උසස් හැකියාවක් වන අතර ඉතා නිර්භීත අයුරින් නිව්යෝර්ක් හි පෝ රජට් විජ් පාලම යටින් සිය ගුවන් යානය පදවන ලද ලෝකයේ එකම ගුවන් නියමුවා ද වේ.

අතීත තත්ත්වය එසේ වුවද පසුගිය දශක කිහිපයේ ඇමරිකානු සංඛ්‍යාලේඛන පිරික්සා බලනවිට ගුවන් කර්මාන්තයේ ගුවන් නියමු සහ ඉංජිනේරු යන ප්‍රධාන විෂයයන් දෙක සමග සම්බන්ධ වූ කාන්තාවන්ගේ ප්‍රමාණය 4% ක් තරම් පහත අගයක් ගනී.

නමුත් මේ වන විට ක්ෂේත්‍රයේ නියැලී සිටින කාන්තාවන් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් සිදුකරනු ලබන මෙහෙය අතිවිශාලය. උදාහරණක් ලෙස පසුගිය ජූලි මස 06 දා සිදුවූ ඒෂියානා ගුවන් අනතුර පිළිබඳ පරීක්ෂණ පැවැත්වීම සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන සුරක්ෂිතතා මණ්ඩලයේ සභාපතිනිය ලෙස පත්කොට තිබුණේද දක්ෂ කාන්තාවක් වන ඩිබෝරා හර්ස්මන්ය. ඇය ඒ පිළිබඳ දත්ත ගොනුකොට ඒ පිළිබඳව මහජනයා දැනුවත් කළ අයුරින්ම ඇයගේ වෘත්තීමය ස්වභාවය හොඳින් පැහැදිලි විය. එම තොරතුරුවල විනිවිදභාවය, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳව වූ අන්තර්ගත කරුණු සහ ඇයගේ ඉවසීමෙන් යුක්තව කරුණු ඉදිරිපත් කිරීම වැනි දේ තුළින් කාන්තාවන් මෙම ක්ෂේත්‍රයට කෙතරම් අවශ්‍යදැයි යන්න තවදුරටත් සනාථ විය.

හර්ස්මන් යනු වාණිජ ගුවන් කර්මාන්තය සමග ගනුදෙනු කරනු ලබන නිලධාරිනියක් වන අතර මෑතක සිට මෙවැනි තනතුරු සඳහා පත්වන කාන්තා ප්‍රමාණය තරමක් ඉහළගොස් ඇත. අජටාකාශ වෙළඳ ආයතනයේ සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී තනතුර මෙන්ම ජාතික ප්‍රවාහන සුරක්ෂිතතා මණ්ඩලයේ එම තනතුර දරන්නේ ද එකම අයෙකි. ඇයට පෙර එෆ් ඒ ඒ (FAA) ආයතනයේ එම තනතුර හොබවා ඇත්තේද කාන්තාවක් වන ජේන් ගාවි විසිනි. 2001 සැප්තැම්බර් 11 දින ඇමරිකානු ලෝක වෙළඳ

මේ වන විට ක්ෂේත්‍රයේ නියැලී සිටින කාන්තාවන් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් සිදුකරනු ලබන මෙහෙය අතිවිශාලය. උදාහරණක් ලෙස පසුගිය ජූලි මස 06 දා සිදුවූ ඒෂියානා ගුවන් අනතුර පිළිබඳ පරීක්ෂණ පැවැත්වීම සඳහා ජාතික ප්‍රවාහන සුරක්ෂිතතා මණ්ඩලයේ සභාපතිනිය ලෙස පත්කොට තිබුණේද දක්ෂ කාන්තාවක් වන ඩිබෝරා හර්ස්මන්ය. ඇය ඒ පිළිබඳ දත්ත ගොනු කොට ඒ පිළිබඳව මහජනයා දැනුවත් කළ අයුරින්ම ඇයගේ වෘත්තීමය ස්වභාවය හොඳින් පැහැදිලි විය.

මධ්‍යස්ථානයට එල්ල වූ ප්‍රහාරය පිළිබඳ තොරතුරු ලැබීම භාරව මූලික කටයුතු සිදුකරන ලද්දේද එවක නෙවාක් ගුවන් තොටුපළේ කළමනාකාර ධුරය දරන ලද සුසැන් බෙයර් නම් නිලධාරිනියයි. ඇය එවකදී ඊට අමතරව නිව්යෝර්ක් නගරයේ තිබූ ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළ 03ක් භාරව කටයුතු කරන ලදී.

කාන්තාවන් ගුවන් පරිපාලන ක්ෂේත්‍රයේ කෙතරම් තනතුරු දැරුවද ගුවන් නියමු කුටියට නියවන්නේ ඇයි?

20 වන සියවසේ කාන්තාවන් සමහරෙක් රැකියාවලින් ඈතැරව සිටීම හේතු වන කරුණු කාරණා පිළිබඳ හාවඩ්හි ඉකොනොමිස්ට් හි ක්ලව්ඩියා ගොල්ඩින් ලිපියක් පළකොට ඇත. එහි සඳහන් පරිදි ප්‍රධාන කාරණයක් ලෙස, පසුකාලයක සිවිල් ගුවන් සේවාවට පිවිසෙන බොහෝමයක් දෙනා මුල් අවධියේ ගුවන් නියමු වෘත්තියට පිවිසෙන්නේ ගුවන් හමුදාව හරහා වන බැවින් එම පුහුණු තත්ත්වයක් කාන්තාවන්ට දරාගත නොහැකි බවට මතයක් ගොඩනැගී තිබීම මේ සඳහා හේතු වී ඇත.

නිතරම තම නිවසෙන් ඈතැරව රාජකාරි කටයුතු කිරීමට සිදුවීම තවත් බාධාවක් ලෙස ඔහු දක්වා ඇත. පුරුෂ ගුවන් නියමුවන්ගෙන් හරි අඩක් පමණ නීතිමය වශයෙන් දික්කසාද වී සිටින බව වාර්තා වන අතර ඔවුන්ගෙන් තවත් පිරිසක් දෙවන වරද දික්කසාද වී ඇත. මේ අයුරින් පවුල් ජීවිතයක් ගතකිරීම අපහසුයි. ඒ නිසා මම ගුවන් නියමුවකු වුණේ නැහැ. එසේ පවසන්නේ ඒවිර්ගේන් වීක් කාන්තා සඟරාවේ ප්‍රධාන කර්තෘවරිය වන අම් ලැබොඩා විසිනි. හමුත් දැනටත් ගුවන් සමාගම් වල රාජකාරි කරන බහුතර පිරිස ගුවන් සේවිකාවන්ය.

ස්ත්‍රීපුරුෂ භාවය නිසා සිදුවන වෙනස්කම් මෙයට තවත් හේතුවකි. පෙර පැවසූ පරිදි එන් ටී එස් බී හි ඩෙබොරා හර්ස්මන්ගේ සංක්ෂිප්ත වාර්තා ලබාදෙන වීඩියෝපටය නැරඹුවහොත් අප එහි ගුවන් සේවා තාක්ෂණික පැතිකඩ දෙස නොබැලුවත් ඇයගේ බැල්ම දෙස සැලුව බලාසිටීමට ඇති ඉඩකඩ වැඩිය. ඒ අයුරින්ම බහුතර ඇස් ගුවන් නියමුවා සහ සහායක ගුවන් නියමුවා සමග ඉහළ අහසේ තනිවන ගුවන් සේවිකාවන් දෙසටද යොමුවීම ස්වාභාවිකය.

අපගේ එක් එක් සංස්කෘතීන් අනුවද කාන්තා නායකත්වය නිසා සිදුවන දේ පිළිබඳ දෙවරක් සිතා බැලීමට සිත යොමුකරවයි. හමුත් කාන්තාවන් ද නායකත්වය මෙන්ම අවශ්‍ය අවස්ථාවන් හි නිසි වගකීමකින් යුක්තව කටයුතු කරන පිරිසක් බව සිහිතබා ගත යුතුය.

කාන්තා නියමුවන් ද ගුවන් නියමු කුටියේ ප්‍රධාන නියමු අසුනේ සිටිය යුතුය. ඔවුන්ගෙන් දක්ෂතා සහිත පිරිස් ලෝකයේ ගුවන් සමාගම්වලට යොදවා ගැනීම මගින් ලබාගත හැකි ප්‍රතිලාභ ද බහුලය. මීළඟ අවස්ථාවේ මා ගමන් කරන ගුවන් යානයේ පියාසැරියට ප්‍රථම ඇසෙන හඬ කාන්තාවකගේ වනු ඇති බව මාගේ එකම ප්‍රාර්ථනය යි. එය නුදුරේම සිදුවනු ඇති බව මාගේ අපේක්ෂාවයි... ඩෙබොරා හර්ස්මන් අවසන් වශයෙන් පවසා ඇත.....

තව පොඩ්ඩෙන්...

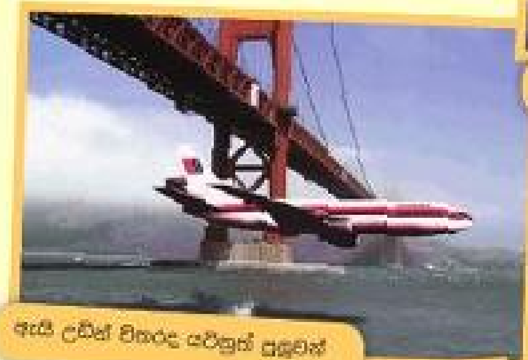
සති දෙකකින් පසු ගුවන් ගත කිරීම සඳහා සූදානම් කර දෙනු ලැබේ

ගුවන් පාලම

කොට නිම ඇත ගන්නා මෙහෙම තමයි

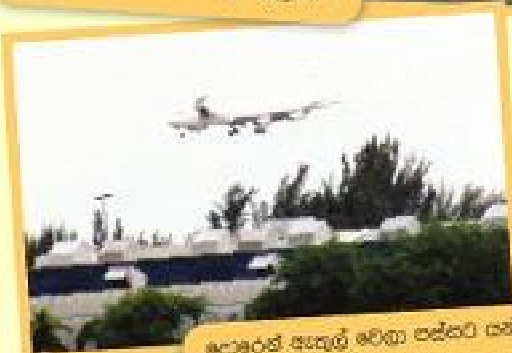
නාමෙනම තියාම ලේසිය

ප්‍රධාන පාලක මැදිරිය අමතන්න, ධාවන පථයට පිවිසීමට ඉක්මනින් අවසර ලබා දෙන්න

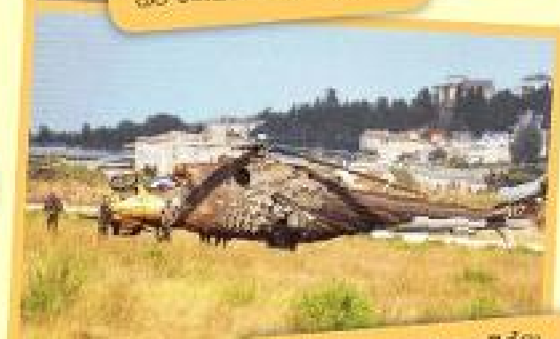


ඇයි උඩින් විතරද යටිනුත් පුලුවන්

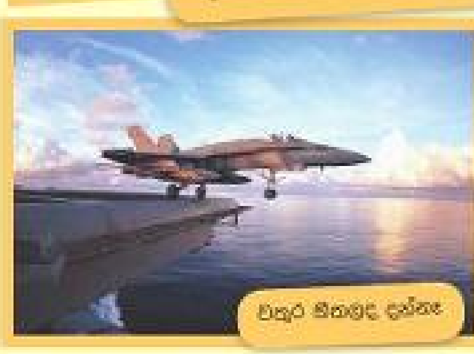
තව පොඩ්ඩෙන් හැප්පෙනවා



දොරෙන් ඇතුල් වෙලා පස්සට යන්න



යකඩ කුරුල්ලා බිමට ඇවිල්ලා



වතුර තියනද දන්නෑ

රශ්මි අබේසේකර

> Red Tails චිත්‍රපටය සඳහා පාදක වී ඇත්තේ දෙවන ලෝක යුද්ධයයි. African American United States Army Air Force හි ප්‍රහාරක ගුවන් නියමුවන් කණ්ඩායමක් ඉතාලියේ කෙරෙන මෙහෙයුමක් වටා Red Tails චිත්‍රපටය නිර්මාණය වී ඇත. මෙම චිත්‍රපටයේ කතාව ආරම්භ වන්නේ හොඳම මිතුරන් දෙදෙනෙකු වන "Easy" yd "Lightening" අතරය.

චිත්‍රපටය පළමු වරට තිරගත වූයේ 2012 ජනවාරි මාසයේදී ය. Red Tail චිත්‍රපටයේ අධ්‍යක්ෂක George Lucas වන අතර එහි තිර රචකයා John Ridley වේ. ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 58 ක පමණ වියදමින් දරා නිෂ්පාදනය කරන ලද මෙම චිත්‍රපටයේ බෙදාහැරීමේ කටයුතු කරන ලද්දේ 20 වන Century Fox සමාගමයි. මිනිත්තු 121 පුරා දිවෙන මෙම චිත්‍රපටයේ ප්‍රධාන චරිත සඳහා රංගනයෙන් දායක වන්නේ Cuba Gooding, Jr සහ Terrence Howard වේ. මොවුන් දෙදෙනා මෙම චිත්‍රපටයේ පිළිවෙලින් Major Emanuel Stance සහ Col'A'J'Bullard යන චරිතවලට පණ පොවයි.

Red Tails චිත්‍රපටය සඳහා පාදක වී ඇත්තේ දෙවන ලෝක යුද්ධයයි. African American United States Army Air Force හි ප්‍රහාරක ගුවන් නියමුවන් කණ්ඩායමක් ඉතාලියේ කෙරෙන මෙහෙයුමක් වටා Red Tails චිත්‍රපටය නිර්මාණය වී ඇත. මෙම චිත්‍රපටයේ කතාව ආරම්භ වන්නේ හොඳම මිතුරන් දෙදෙනෙකු වන "Easy" හා "Lightening" අතරය. Easy හා Lightening යන චරිත සඳහා රංගනයෙන් දායක වන්නේ Nate Parker yd David Oyelowo වේ. Lightening නිරන්තරයෙන්ම අවදානම් සහිත ගුවන් ගමන්වල යෙදෙන්නෙක් වන අතර Easy නීතිරීතිවලට ඇලුම් වූවෙකි. Easy ඇතුළු කණ්ඩායම මිත්‍ර පාර්ශ්වය නියෝජනය කරන අතර ඔවුන් විසින් ජර්මනිය හා ඉතාලියේ යුධ සැලසුම් කටයුතු වලට පහර දීමේ කටයුතු සිදු කරනු ලබයි. එසේම "Ray Gun" නමින් හඳුන්වන ගුවන් නියමුවා ජර්මන් ජාතිකයෙකි. නමුත් ඔහු මෙම චිත්‍රපටයේ දී තම රටට එරෙහිව යුධ වදිමින් ජර්මානු ගුවන් තොටුපළක් ද විනාශ කරනු ලබන චරිතයකි. Ray Gun ගේ චරිතය සඳහා රංගනයෙන් දායක වන්නේ Tristan Wilds වේ. මෙම චිත්‍රපටයේ හමුවන චරිත විවිධ ජාතීන් නියෝජනය කරයි. නමුත් ඔවුන් ජාතිභේද ඉවතලා ධෛර්යය සම්පන්නව සටන් කරන්නේ එකම අරමුණක් සාක්ෂාත් කරගැනීම සඳහාය.

දෙවන ලෝක යුද්ධයේ අඳුරු මතකයන් අදටත් සැබෑ අයුරින්ම ප්‍රේක්ෂකයන් වෙත ගෙන එමට Lucasfilm සමාගම Red Tail චිත්‍රපටය ඔස්සේ සමත් වී ඇත. දෙවන ලෝක යුද්ධයට පණ පොවන Red Tails චිත්‍රපටය නිෂ්පාදනයට භාවිත කර ඇත්තේ කරමින් පැරණි ප්‍රහාරක ගුවන් යානා වේ. Messerschmitt BF 109, Boeing B-17, North American P-51 Mustang වැනි ගුවන් යානාවලට ඒ අතර ප්‍රමුඛතාවයක් දී තිබේ. ගුවන් තාක්ෂණය පිළිබඳව උනන්දුවක් දක්වන ඔබට දෙවන ලෝක යුධ සමයේදී Air to Air, Air to Ground මෙහෙයුම් පිළිබඳව උපරිම රසවින්දනයක් සපයන්නට ඔබට Red Tails චිත්‍රපටය සමත්වනු නොඅනුමානය.

RED TAILS

Pilot
shortage?
How do you connect kids to future careers?
අනාගතයේ ගුවන් නියමු හිඟයක්...
දරුවන් ගුවන් කර්මාන්තයට
සම්බන්ධ කරවන්නේ කෙසේද?
Venue: Air Force Museum, Ratmalana