

# ගුවන්සර<sup>TM</sup>

G u w a n s a r a

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

11 වන කලාපය | 2014

ISSN - 2012 - 6298

ගුවන් යානා  
අතුරුදන් වීමේ  
ඉතිහාසය

ගුවන් තොටුපළ  
වටා සවාරියක්

දුරවත්ව සමීප වූ  
ඇමරිකානු  
**Blue Angels**

ISSUED FREE OF CHARGE

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

Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under

No. QD/93/News / 2014



## මහනල රාජපක්ෂ

ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ  
සිය ප්‍රථම වසර සමරයි

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන  
ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ  
වන මහනල රාජපක්ෂ  
ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ  
ජනතා අයිතියට පත්කොට  
වසරක් සපිරීම පසුගිය මාර්තු  
18 දා සිදුවිය. ගුවන් තොටුපළ  
විවෘත කරන ලද්දේ 2013  
වසරේ මාර්තු මස 18 වනදාය.



An aerial photograph of the Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA) terminal and tarmac. The terminal building is a large, modern structure with a prominent green roof and multiple levels. It is surrounded by a lush green landscape with numerous palm trees. In the foreground, there is a road with a landscaped median and a parking area with several vehicles. The tarmac area is visible in the background, with several large commercial aircraft parked at gates and others in flight. The sky is clear and blue.

## First Anniversary of MRJA

Mattala Rajapaksa International Airport (MRJA) celebrated its first year anniversary on 18 March 2014. The Second international airport was opened on 18 March 2013.

WHAT'S INSIDE  
**Contents**

දරුවන්ට සමීප වූ ඇමරිකානු  
**Blue Angels**

**13**

ගුවන් සේවිකාවක්  
වන්නේ කොහොමද?

**32**

ගුවන් යානා අතුරුදන් වීමේ  
ඉතිහාසය

**40**

ගුවන් තොටුපළ  
වටා සවාරියක්...

**46**

**NEWS** LOCAL  
FORGIN

**72**



# EDITORIAL

**Editor in Chief**  
Dev Samarajewa

**Editor**  
Chandima Kodithuwakku

**Managing Editor**  
Manjula Wickramanayake

**Aviation News Editor**  
Ishara Gunawardena

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

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

**Design**  
NEO Graphics  
Romesh Eranda

**Photography**  
Chandika Lakmal  
Sagara Indrajith  
Manjula Marasinghe

**Print**  
NEO Graphics  
143, Udahamulla Station Road,  
Gangodawila, Nugegoda.  
Tel: 0112 820 220

**ප්‍රධාන සංස්කාරක**  
දේවී සමරජීව

**සංස්කාරක**  
චන්ද්‍රිමා කොඩිතුවක්කු

**කළමනාකරණ සංස්කාරක**  
මංජුලා චිත්‍රමනායක

**ගුවන්සේවා ප්‍රවෘත්ති සංස්කාරක**  
ඉෂාරා ගුණවර්ධන

**සංස්කාරක මණ්ඩලය**  
ගිමිහාන් දුබරේරා  
නිලන්ත තෙනකෝන්  
යොහාන් තෙනකෝන්  
දුලාංජලී මාපිටියගේ  
ගයනි මිල්ලවිතානච්චි

**බෙදාහැරීම් සහාය**  
ගිහාන් ගුණසේකර  
නුවන් සමරනායක  
උපුල් කුමාර  
සමන් ප්‍රියන්ත  
ධම්මික නන්ද කුමාර  
තරංග අමරසිංහ  
ඉන්ද්‍රික අමරසිංහ  
සිසිර කුමාර

**පරිගණක පිටු සැලසුම්**  
නියෝ ග්‍රැෆික්ස්  
රොමේෂ් එරන්ද

**ඡායාරූප**  
චන්ද්‍රික ලක්මාල්  
සාගර ඉන්ද්‍රජීත්  
මංජුල මාරසිංහ

**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 88 00  
Web: www.caa.lk, email: info@caa.lk

# Cover STORIES



## ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි.

'ගුවන් සේවාවේ අනාගතය ඔබයි' යන මාතෘකාව යටතේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් අන්තර්ජාලය ඔස්සේ ලෝකය පුරා පවත්වන ලද කෙටි විඩියෝ නිර්මාණ තරඟවලින් ගුවන්සර අපද කෙටි විඩියෝ නිර්මාණයක් ඉදිරිපත් කළ අතර එය ලෝකයේ රටවල් 50 ක් අතුරින් ප්‍රථම ස්ථානයට පත් විය. එම විඩියෝ නිර්මාණයට ඇතුළත් කරන ලද රූප රාමුවක පැවති ඡායාරූපයක් මෙවර ගුවන්සර කවරය සරසයි.

## Aviation : The Future is Yours

We have submitted a small video for the YouTube video competition conducted by the International Civil Aviation Organization with the theme of 'Aviation: The future is Yours'. That video was selected as the winner among the 50 countries.

ගුවන් නියමු කුටියේ සැබෑ දසුන්

ගුවන් නියමුවකු විසින් ගුවන් නියමු කුටිය තුළ ගනු ලැබූ අපූරු ඡායාරූප රැසක් අන්තර්ජාලය තුළ මේ දිනවල සැරි සරයි. මේ අපූරු ඡායාරූප ගෙන ඇත්තේ කර්මී නල්ටිනි (Karim Nafatni) නම් ගුවන් නියමුවා විසිනි.

ඔහු මේ ඡායාරූප ගෙන ඇත්තේ එම ගුවන් යානය අඩි 35,000ක් ඉහළින් ඉන්දියානු සාගරය උඩින් ත්‍රිවේන්ද්‍රම් වෙත පියාසර කරමින් සිටියදීය.

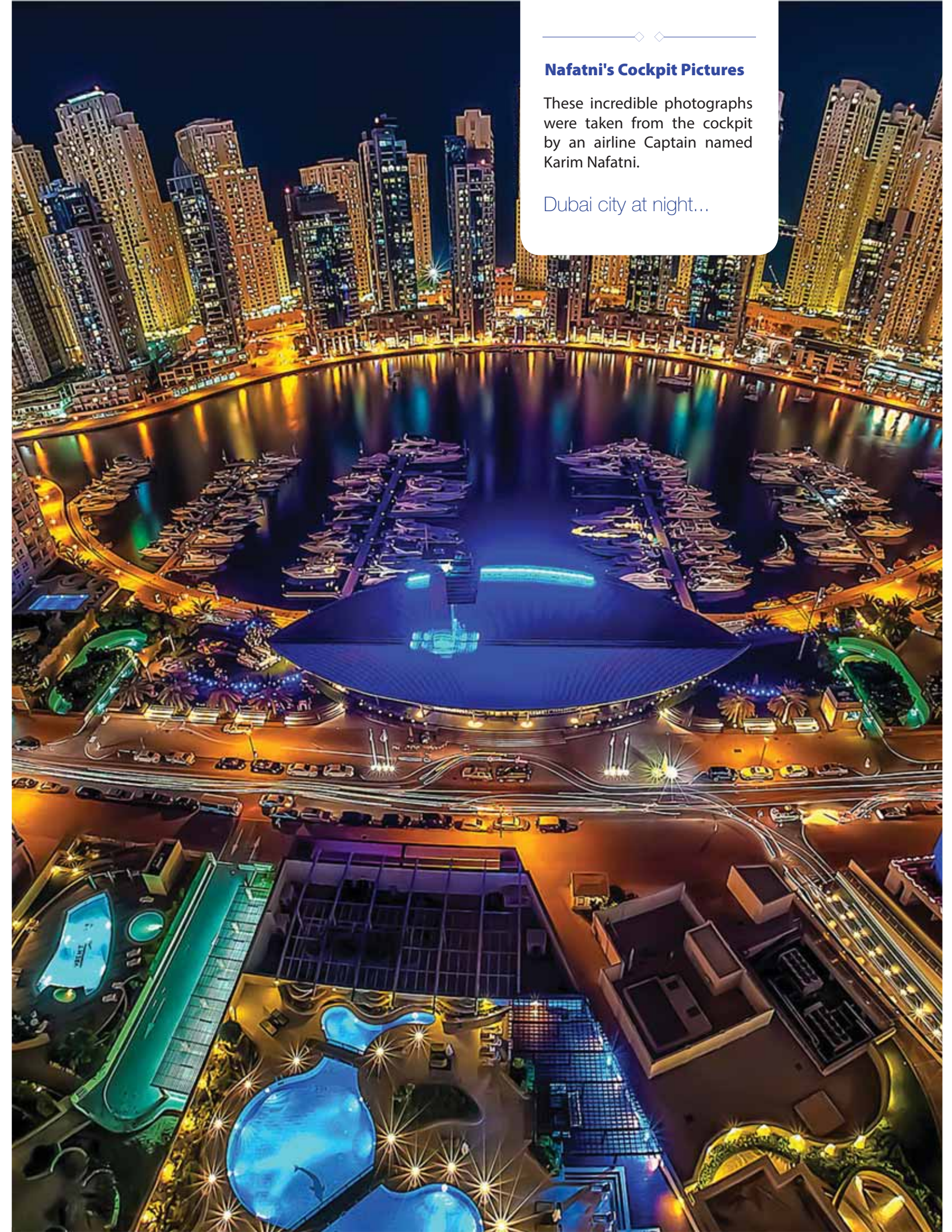


---

## Nafatni's Cockpit Pictures

These incredible photographs were taken from the cockpit by an airline Captain named Karim Nafatni.

Dubai city at night...



# ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයේ ඉදිරි ගමන

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන මත්ලල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ ජනතා අයිතියට පත් කොට වසරක් සම්පූර්ණ වීම පසුගිය මාර්තු මස 18දා සිදුවූ අතර මේ වන විට මත්ලල ගුවන් තොටුපළද රටේ සමස්ථ ගුවන් කටයුතු සඳහා සිය අඛණ්ඩ දායකත්වය ලබා දෙමින් සිටී. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමද සිය මෙහෙයුම් කටයුතු අඛණ්ඩව මත්ලල ගුවන් තොටුපළ හරහා සිදුකරනු ලබන අතර මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් මෙන්ම නඩත්තු කටයුතුද මත්ලල ගුවන් තොටුපළ වෙත ගෙන යාමට අවශ්‍ය කටයුතු ද මේ වන විට සුදානම් වෙමින් පවතී. නව විදේශීය ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් සිය මෙහෙයුම් කටයුතු මත්ලල ගුවන් තොටුපළ වෙත සිදුකිරීමට සුදානම් වන බවද වාර්තා වේ. විශේෂයෙන්ම මැදපෙරදිග රොටානා ගුවන් සමාගම, සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා සමග කරන ලද සාකච්ඡා වලින් අනතුරුව සිය ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු මත්ලල ගුවන් තොටුපළ දක්වා ව්‍යාප්ත කිරීමට මේ වන විටත් තීරණය කර හමාරය.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නවතම සංඛ්‍යා ලේඛන වලට අනුව 2013 වසර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයේ වැඩිම මගීන් සහ භාණ්ඩ මෙහෙය වන ලද වසර ලෙසද සඳහන් වන අතර ප්‍රථම වරට ශ්‍රී ලාංකේය ගුවන් වාර්තා පොත් අලුත් කරමින් වාර්ෂික ගුවන් යානා සංචලන ප්‍රමාණය ද 50,000 සීමාව පසුකර ඇත. මේ වන විට නව ගුවන් සමාගම්, නව ගුවන් පුහුණු පාසල්, නව ගුවන් යානා මෙන්ම නව ගුවන් සේවා සමාජ කිහිපයක් ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යටතේ ලියාපදිංචි වීමේ මූලික කටයුතු සිදුකර හමාරය. අනෙක් අතින් ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිය පියසැරිය සඳහා වන පුළුල් බඳ සහිත නව ගුවන් යානා ලබා ගැනීමද මේ වසර අවසානයේ සිට ආරම්භ කිරීමට නියමිතය.

මේ සියළු කරුණු කාරණා ඔස්සේ පැහැදිලි වන්නේ අප රට තුළ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ඇති වෙමින් පවතින ශීඝ්‍ර සංවර්ධනයයි. මීට වසර පහක තරම් මෑත අතීතයේදී විවිධ වූ ආරක්ෂක හේතූන් මත දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානයට ගුවන් ගත කිරීමට අවසර ලබාගැනීම අති දුෂ්කර කටයුත්තක් වූ අතර අද වන විට එම තත්වය සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනස් වෙමින් බොහෝ ක්‍රීඩා පිටි වල කුඩා දරුවන් කුඩා දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානා ක්‍රියා කරවනු දක්නට ලැබේ. විවාහ මංගල්‍ය උත්සව මෙන්ම රට තුළ පවතින රමණීය ස්ථාන බොහෝමයක් ගුවනේ සිට ඡායාරූපකරණය දක්වා එය ව්‍යාප්ත වී තිබීම තුළින් මෙම ගුවන් යානා කෙතරම් ජනතාව වෙත සමීපව ඇත්ද යන්න ඔබට පැහැදිලි වනු ඇත.

මේ කරුණු සියල්ලක්ම තුළින් පැහැදිලි වන්නේ අප ගුවන් කර්මාන්තය තුළ කෙතරම් වේගවත් ගමනක් අරඹා ඇත්ද යන්නයි. මේ තුළ තවත් ඉදිරියට යාමට නම් රටේ අනාගත පරපුර ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම මෙන්ම පොදු මහජනතාව ගුවන් කර්මාන්තය වෙත සමීප කිරීම ද අත්‍යාවශ්‍ය කරුණු වේ. එබැවින් අප විසින් නොකඩවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ගුවන්සර සඟරාව මෙන්ම පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ පාසල් වැඩසටහන් මාලාවද 2014 වසර තුළ ක්‍රමානුකූලව මෙන්ම වඩා වැඩි ජවයකින් යුක්තව සිදුකිරීම අප සැමගේ බලාපොරොත්තුවයි.







# ශ්‍රී ලංකාව වැඩිම ගුවන් යානා සහ මගී මෙහෙයුම් සිදුකළ වසර ලෙස 2013 වසර ඉතිහාසයට... නිලෙන් තෙන්නකෝන්

වර්තමානය වන විට ලෝක ගුවන් සේවා කර්මාන්තය දිනෙන් දින ශීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබන කර්මාන්තයක් බවට පත්ව ඇත. පසුගිය වසරේ සමස්ථ ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය බිලියන 03 ඉක්මවූ සිවිල් ගුවන් සේවාව, ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 51ක ඉක්මවා ඇති බව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) පෙන්වා දී ඇත. එමෙන්ම ඔවුන් වසර 2030 වන විට ගුවන් මගී ප්‍රවාහනය බිලියන 06 දක්වා සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 100 දක්වා ඉහළ යනු ඇතැයි ද අපේක්ෂා කරයි.

ලෝක ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මෙලෙසින් වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන විට ශ්‍රී ලංකාව ද පසුගිය 2013 වසර සිය ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ සුවිශේෂී කඩඉමක් පසු කරන ලද්දේ ඉතිහාසයේ මේ දක්වා වසරක් තුළ

ශ්‍රී ලංකා ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 50,000 සීමාව පසු කළ වසර වන්නේ පසුගිය වසරයි. පසුගිය වසරේ ඔණ්ඩාරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ විසින් සිදුකළ සමස්ථ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් (ගුවන් තොටුපොළ වෙත පැමිණි සහ ඉන් පිටත්ව ගිය) ප්‍රමාණය 54,149 කි. වසර 2012 දී මෙම අගය ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 48,734ක් ලෙස සටහන් ව තිබූ අතර 2013 වසරේ ශ්‍රී ලංකාව සිදුකළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණයේ වර්ධනය 7.1%කි.

සිදුකළ වැඩිම ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සහ ගුවන් මගී මෙහෙයුම් සිදුකරමිනි.

ශ්‍රී ලංකා ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 50,000 සීමාව පසු කළ වසර වන්නේ 2013 වසරයි. පසුගිය වසරේ ඔණ්ඩාරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ විසින් සිදුකළ සමස්ථ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් (ගුවන් තොටුපොළ වෙත පැමිණි සහ ඉන් පිටත්ව ගිය) ප්‍රමාණය 54,149 කි. වසර 2012 දී මෙම අගය ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 48,734ක් ලෙස සටහන් ව තිබූ අතර 2013 වසරේ ශ්‍රී ලංකාව සිදුකළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණයේ වර්ධනය 7.1%කි.

එමෙන්ම ඔණ්ඩාරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සිදුකළ සැලසුම්ගත වාණිජ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 48,503 ක්ද පෙර සැලසුම් නොකළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 2,318 ක්ද වන අතර පසුගිය වසරේ මාර්තු මස 18 දින නව මෙහෙයුම් ඇරඹූ ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වන මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වසර අවසන් වන විට ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා 1,170 ක්ද දේශීය ගුවන් යානා 344 ක්ද

මෙහෙයවා ඇත.

පසුගිය වසරේ ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් මගින් 7,312,468ක් මෙහෙයවා ඇති අතර එය මෙරටට ගුවන් මගින්ගේ පැමිණීම 3,622,082ක් සහ ගුවන් මගින් ගේ පිටත්වීම් 3,690,386ක් ලෙස සටහන් ව ඇත. 2012 වසරේ ගුවන් මගී මෙහෙයවීම් 7,145,091ක් ලෙස සටහන්ව තිබූ අතර පසුගිය වසරේ මගීන් මෙහෙයවීම 2012 වසරට සාපේක්ෂව 3%ක වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරයි. මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පසුගිය වසර අවසන් වන විට ජාත්‍යන්තර මගීන් 18,552 ක් මෙහෙයවා ඇති අතර එයට මගී පැමිණීම් 3,342ක් සහ මගී පිටත්වීම් 15,210 ක් ඇතුළත්ය.

ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයවීම අතින්ද 2012 වසරට සාපේක්ෂව 9%ක වර්ධනයක් පෙන්වා ඇති ශ්‍රී ලංකාව 2013 පසුගිය වසරේ දී පමණක් ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 191,224ක් මෙහෙයවා ඇත.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සිදුකළ සැලසුම්ගත වාණිජ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 48,503 කද පෙර සැලසුම් නොකළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 2,318 කද වන අතර පසුගිය වසරේ මාර්තු මස 18 දින නව මෙහෙයුම් ඇරඹූ ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වන මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වසර අවසන් වන විට ජාත්‍යන්තර ගුවන් යානා 1,170 කද දේශීය ගුවන් යානා 344 කද මෙහෙයවා ඇත.





◆ ◆

## අපේ කුඩා අවදියේ අපි අවුරුද්ද ගත කළ ආකාරයේ සතුවක් අපේ දරුවන්ට ලබාගන්නට හැකි පසුබිමක් දැන් නිර්මාණය වී තිබෙන බව මා ඉතා සතුටින් කියන්න කැමතියි.

◆ ◆

උදාහරණ සිංහල අවුරුද්ද අප රටේ ජීවත් වන අම්මලා, තාත්තලා, දුවා දරුවන්ට සුඛ අළුත් අවුරුද්දක් වේවා කියලා මුලින්ම ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

පසුගිය දශක වල පැවති අවුරුදු ගෙවනවාට වඩා සතුටින් සමාදානයෙන් අවුරුදු සිරිය විදින්නට අපි හැමෝටම වාසනාව ලැබී තිබීම ගැන පුරවැසියන් විදියට අපි හැමදෙනාම උද්දාමයට පත් වෙන්න ඕන කියලයි මා විශ්වාස කරන්නේ. මීට වසර ගණනාවකට පෙර අපි අළුත් අවුරුද්ද එන කොට රතිඤ්ඤා පත්තු වෙන කොට ඇතැම් වෙලාවට බියෙන් තැනෙන් වෙලිල ගෙවල්

අස්සට රිංගපු වකවානුවක් තිබුණ. මේ රටේ මිනිස්සුන්ගේ වාසනාවට රුහුණෙන් පහළ වුණ දේශමාමක නායකයකු විදියට කටයුතු කරපු මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාට පිං සිදු වන්නට අපි සතුටෙන් කොවුල් හඬ මැද්දේ, එරබදු මලින් පරිසරය සැරසෙද්දී සිත් සේ අවුරුදු සුවය විඳ ගන්නට ලැබීම කොයිතරම් වාසනාවක්ද කියල අපිට හිතෙනවා.

අපේ ජීවිත කාලවකවානුවේ සමහර වෙලාවට පැවති වාතාවරණය තුළ මෙවන් පසුබිමක් ගොඩ නැගෙවී කියල සිතන්න බැරිවෙන්නට තිබුණා. නමුත් මේ රටේ වීරෝදාර අම්මල, තාත්තලගේ

දරුවෝ මවුබිමට කරපු පරිත්‍යාග යෙහි ප්‍රතිඵලයක් විදියට වෙන කිසිදු රටකට නොදවති අන්දමේ නිදහසක් බුක්ති විදිමින් මුළු ලෝකයටම ආදර්ශමත් විදියට අළුත් අවුරුදු සුවය විඳගන්න වග බලා ගන්නට ඕන. අපි අවුරුද්ද සාමාන්‍යයෙන් හඳුන්වන්නේ සිංහල දෙමළ අවුරුද්ද කියල, ඒ තුළින් පැහැදිලි වෙන්නේ අපි මොන භාෂා කතා කළත් පොදු අනන්‍යතාවයකින් යුතුව කටයුතු කරන ජාතීන් දෙකක් කියලයි.

ජාතිවාදයේ වෛරී සිතුවිලි මිනිසුන්ගේ ඔළු වලට දාල අපි වින්ද වද වේදනාවන් අමතක කරන්නටත් නව ලෝකයක් ගොඩනගන්නටත් මේ බක් මාසයේ අසිරිය අපි හැමෝටම ප්‍රයෝජනයට ගන්න පුළුවන්.

පසුගිය කාලයේ බටහිර රටවල් මානව හිමිකම් සංකල්පයක් ඉස්සරහට දාලා අපේ රටේ අපි ගොඩනගා ගත්ත සාමය සමාදානය විනාශ කරන්නට ගත්ත උත්සාහය මේ මොහොතේදී අපි හැම දෙනාටම හොඳ පාඩමක් කියා දෙනවා. ඒ පාඩම තමයි රටක් විදියට නොහිතා ජාතියක් විදියට වෙන් වෙන්ව හිතන්න ගත්තාම ඒක ඔවුන්ගේ වාසියට හරව ගන්න බව. ඒක නිසා මේ මවුබිමේ ඉපදිලා මවුබිමේ සුළඟ ආශ්වාස කරලා, එහි ඇළ දොළෙන් ඇඟ පත දොවා ගන්න අපි බටහිරයන් මගින් අපේ ප්‍රශ්න විසඳ ගන්නට තැත් කිරීම අපි අපේම අතින් අපේ ගෙළ සිඳ ගන්නවා වගේ වැඩක් කියල අපි හිතන්න ඕන.

දිගු ශිෂ්ටාචාරයකට උරුමකම් කියන ශ්‍රී ලාංකිකයන් මේ රටට සේවය කළේ වර්ග බේද වාදයෙන් තොරව, අධිරාජ්‍යවාදී අරගල වලදී සිංහල, දෙමළ, මුස්ලිම් සියලු දෙනාම එක්වී ඔවුන්ට එරෙහිව සටන් කරපු හැටි අපේ ඉතිහාසයේ සිද්ධි

වලින් ඕනෑ තරම් පෙන්වා දෙන්න පුළුවන්. මෙවැනි තත්වයක් තිබියදී අද නිව් යමින් පවතින ජාතිවාදයේ ගිනි දැල් වලට යලිත් ඉන්ධන සපයන්නට කටයුතු කරන කුහක දේශපාලනය දැන්වත් නතර කරන්නට කියා මා ආයාචනා කරනවා. අපේ පොදු සතුරා වූ දුප්පත්කම, නූගත්කම සහ වෙනත් පොදු ගැටළු අපට විසඳ ගන්නට පරිසරය උදාවෙමින් තියෙන්නේ. විශේෂයෙන්ම රාජ්‍යය නායකත්වය ජාතිවාදය ප්‍රතික්ෂේප කර තිබෙනවා. සුළු ජාතිය සහ මහ ජාතිය යන සංකල්පය අරුත් රහිත බව පෙන්වා තියනවා. රටට ආදරය කරන සහ රටට වෛර කරන කණ්ඩායම් දෙකක් පමණක් ගැනයි අද කතා කරන්නේ. එහෙම නම් එවැනි පසුබිමක් තුළ මෙම සිංහල දෙමළ අළුත් අවුරුද්ද සහෝදරත්වයෙන් ජීවත් වෙන්නට පුළුවන් කාල වකවානුවක් බවට පත්කර ගෙන ඉදිරි අනාගතයේ මවුබිම ශක්තිමත් කිරීම අප සැමගේ වගකීමක් බව තේරුම් ගන්න ඕන.

පසුගිය දේශපාලන වාතාවරණය තුළ නැවත වතාවක් අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නායකත්වය කෙරෙහි මේ රටේ බහුතරය විශ්වාසය කරපු ආකාරය අපි දැක්ක. දශක ගණනාවක් ගිහිල්ලත් රට ගොඩගන්නට හැකියාව ඇත්තේ මහින්ද රාජපක්ෂ ජනාධිපතිතුමාට බව මේ රටේ මිනිස්සු තීන්දු කරල තිබෙන බව ඒ ප්‍රතිඵල වලින් පෙන්නුම් කළේ බටහිර සමහර රටවල් අපට එරෙහිව කටයුතු කරපු මොහොතකයි.

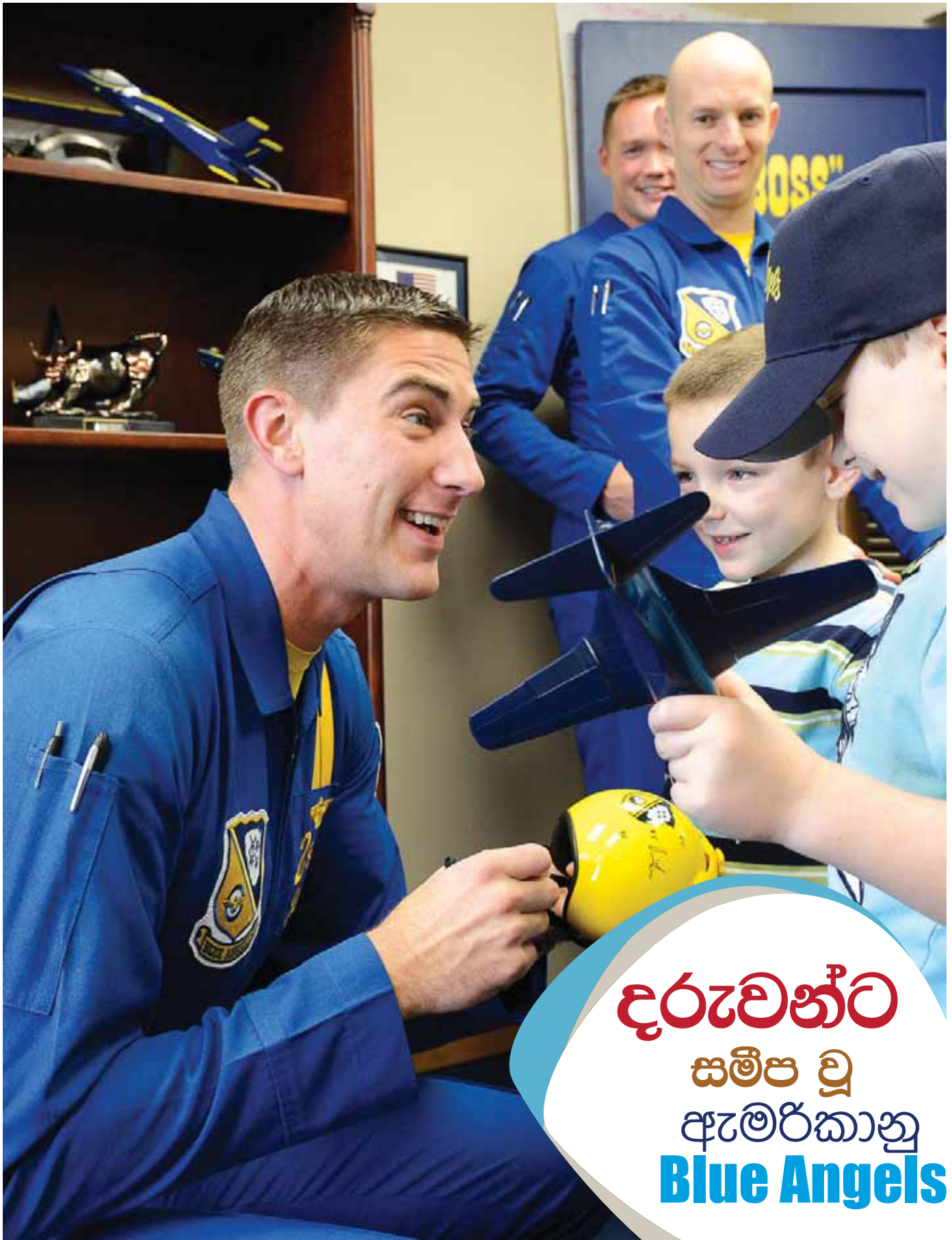
1815 මාර්තු මාසයේ අපගේ ස්වාධිපත්‍ය ඉංග්‍රීසීන් විසින් උදුරාගෙන වසර 199ක් ගෙවෙන මේ මොහොතේ යලි අපසු හැරිල බලන කොට ඔවුන් විසින් අපට කරන ලද කෙනහිලිකම් වල ස්වභාවය හොඳින් දකින්න පුළුවන්. එදා උඩරට ගිවිසුමෙන් අපේ ස්වාධිපත්‍ය උදුරගෙන අපිට කරපු තාඩන පීඩන වලට එරෙහිව වාරියපොළ සුමංගල හිමියන් වැනි එඩිතර වීරයින් දැක්වූ විරෝධතාවයන්හි වටිනාකම අපිට දැන් වඩාත් හොඳින් කැපී

පෙනෙනවා. අද බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයින් සඳහාම අපේ සතුට විනාශ කරන්නට වෙනස් වෙනස් මුහුණුවරින් කටයුතු කරන ආකාරය ජාතියක් ලෙස අවදියෙන් බලන්නට මේ අවුරුදු මාසය අපිට කියා දෙනවා, ජාතියක් විදියට එක මොහොතකට වැඩ නවත්තලා, එක මොහොතකට ආහාර අනුභව කරලා, එක මොහොතක වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන සංස්කෘතික උරුමය මවුබිම වෙනුවෙන් එකට සිටගෙන සියලු අධිරාජ්‍යවාදී බලවේග වලට එරෙහිව හඬ නගා කියන්න ප්‍රයෝජනයට ගතහොත් අද අප විදින මේ පීඩාකාරී අත්දැකීම් අපේ දරුවන්ට උරුම නොවේවි කියල හිතාගන්න පුළුවන්. එදා අපේ වැඩිහිටියන් කළ ඇතැම් වැරදි වලට වන්දි ගෙවන්නට අපේ පරම්පරාවට සිදුවූන හැටි අපි කිසිවෙකුට අමතක නොවන්නක්. අපේ රටේ ධනය, දේපළ, ජීවිත වල ප්‍රමාණය රුපියල් ගන වලින් කිසි දිනක ගණනය කළ නොහැකියි. එසේම අපේ අපේක්ෂාවන් ජීවිත බලාපොරොත්තු සියල්ල බිඳ වැටී එදිනෙදා ජීවිත වල කොටසක් ලෙස කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් දශක ගණනාවකට ආපසු හැරුණු අයුරුත් අපව අසාර්ථක රාජ්‍යයක් ලෙස නම් කර අයුරුත් මා මතක් කරන්න කැමතියි. ඒ තත්වයට අප නැවත යා යුතුද යන්න තීරණය කරන්නට මෙම කාල වකවානුව හොඳම අවස්ථාව ලෙස සඳහන් කරන්නටත් කැමතියි. අපේ කුඩා අවදියේ අපි අවුරුද්ද ගත කළ ආකාරයේ සතුටක් අපේ දරුවන්ට ලබාගන්නට හැකි පසුබිමක් දැන් නිර්මාණය වී තිබෙන බව මා ඉතා සතුටින් කියන්න කැමතියි.

විශේෂයෙන් දයාබර දුවේ/ පුතේ මේ අසිරිමත් කාලය ඔබට සතුට, සෙනෙහස වැඩියෙන් ලැබෙන කාල වකවානුවක් වේවි. එහෙත් ඒ සතුට සෙනෙහස සදාකාලික එකක් වන්නේ මවුබිමට එරෙහිවූ බලවේගයන් පරාජය කොට ශක්තිමත් දේශයක් ගොඩ නැගුවහොත් පමණි. අපේ සාම්ප්‍රදායික උරුමයන් රැක ගනිමින් ඔබේ පරම්පරාව ශක්තිමත් කොට

මේ අවුරුදු මාසය අපිට කියා දෙනවා, ජාතියක් විදියට එක මොහොතකට වැඩ නවත්තලා, එක මොහොතකට ආහාර අනුභව කරලා, එක මොහොතක වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන සංස්කෘතික උරුමය, මවුබිම වෙනුවෙන් එකට සිටගෙන සියලු අධිරාජ්‍යවාදී බලවේග වලට එරෙහිව හඬ නගා කියන්න ප්‍රයෝජනයට ගතහොත් අද අප විදින මේ පීඩාකාරී අත්දැකීම් අපේ දරුවන්ට උරුම නොවේවි කියල හිතාගන්න පුළුවන්.

ගොඩනැගිය හැක්කේ ඊළඟ දශකයට ගැලපෙන පුරවැසියකුට අවශ්‍ය නව තාක්ෂණික දැනුමින් පෝෂණය වුවහොත් පමණි. මහින්ද වින්තන සංකල්පය තුළ ගොඩනැගෙන මහින්දෝදය විද්‍යාගාර ආශ්‍රිතව ගොඩ නැගෙන තාක්ෂණික දැනුම උකහා ගනිමින් ලෝකයේ දියුණු තාක්ෂණික දැනුම පවතින රටවල් වලට අභියෝග කරන්නට සූදානම් වීම ඔබගේ ජාතික වගකීම වනු ඇත. අපට කළ හැකි උසස්ම හා කාලීන වශයෙන් වැදගත් දේ ඉටු කරමින් සිටින්නෙමු. එහි ප්‍රතිඵල බුක්ති විඳින්නේ ඔබයි. විශේෂයෙන්ම නව ගුවන් තොටුපළ, නව වරාය, අධිවේගී මාර්ග විදුලි බලය වැනි දේ අනාගත පරපුර වෙනුවෙන් අප නිර්මාණය කිරීමට කටයුතු කළෙමු. ඒවා එක් රැයකින්, එක් පැයකින් ප්‍රතිඵල ලබානොදෙනු ඇත. ඒවා ඊළඟ පරම්පරාවේ දායාද බවට පත් කොට ගෙන අප නැවත විනාශ කර දමන්නට කැස කවන දෙස් විදෙස් බලවේගයන් පරාජය කරන්නට එම පහසුකම් නිසි පරිදි යොදා ගැනීම කරන ලෙස දයාබරව ඔබෙන් මේ අළුත් අවුරුදු මාසයේ මා ඉල්ලා සිටිමි.



දරුවන්ට

සමීප වූ

අරමර්කානු

**Blue Angels**



**අශාන් හෙට්ටිගේ**

Blue Angels ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම කුඩා දුරුවන් සමග වැඩසටහන් ඉදිරිපත් කරනු ලබන මෙන්ම ඔවුන් සමග සමීප සබඳතා පවත්වනු ලබන ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමකි. නිරන්තරවම කුඩා දුරුවන් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ අරමුණින් ඔවුන් සඳහා වන දැනුවත් කිරීම් සිදුකරමින් සහ ඔවුන් සමග ගැටසෙමින් බිලු ඒන්ජල්ස් අභාගත පරපුර වෙනුවෙන් සිදුකරන්නේ සැලකිය යුතු මෙහෙයකි. එබැවින් අප මෙවර අඹරිකානු බිලු ඒන්ජල්ස් ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම හඳුන්වාදීමට අදහස් කළෙමු.

**1** 946 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද Blue Angels ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවන් 06 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත ගුවන් කරණම් කණ්ඩායමකි. මුල් කාලීනව මොවුන් නාවුක ගුවන් යානා ප්‍රදර්ශන කණ්ඩායම (Navy Flight Exhibition Team) ලෙස හඳුන්වනු ලැබූ අතර 1946 ජූලි 21 වන දින Omaha, Nebraska හිදී Blue Angels නමින් මහජනයාට හඳුන්වා දෙන ලදී.

මොවුන්ගේ ප්‍රධානම මෙහෙයුම හා පරමාර්ථය වී ඇත්තේ නැවියන් හා ඔවුන්ගේ නාවුක සෙබලුන් දිරිමත් කිරීම හා ලොව පුරා ඇමරිකා එක්සත් ජනපද නාමය ප්‍රවලිත කිරීමය. සාමාන්‍යයෙන් Blue Angels සංදර්ශන මාර්තු මස සිට නොවැම්බර් මස දක්වා පවත්වන අතර සැන්ෆැන්සිස්කෝ හා සියොල් නගර වලදී Fleek Week උත්සව කාලයේ බහුල ලෙස සංදර්ශන පවත්වයි.

මොවුන් වසරකදී ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයෙහි ස්ථාන 34ක පමණ ප්‍රදර්ශන වාර 70ට අධික සංඛ්‍යාවක් පවත්වනු ලබන අතර ලොව පුරා මිලියන 427 කට අධික ප්‍රේක්ෂක

සංඛ්‍යාවක් මොවුන්ගේ දස්කම් නැරඹීමට බලාපොරොත්තුව සිටීමද විශේෂය. ප්‍රධාන නිලධාරීන් 16 දෙනෙකු හා සාමාජිකයන් 110 දෙනෙකුගෙන් යුතු Blue Angels හි ප්‍රධාන නිලධාරීන් 6 දෙනෙකු එක සංදර්ශනයකට සහභාගී වේ.

සංදර්ශන පැවැත්වීම සඳහා Boeing F/A -18 Hornets ගුවන් යානා 06ක් භාවිත කරන අතර ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා C- 130 Hercules වර්ගයේ ගුවන් යානාවක් භාවිත කරයි.

සංදර්ශන ඉදිරිපත් කිරීම අතින් ලොව සුවිශේෂී ස්ථානයක් හිමිකරගන්නා Blue Angels ඔවුන්ටම ආවේණික ඉදිරිපත් කිරීමේ හැඩයක් වන දියමන්ති හැඩයට (Diamond Formation) ලොව බොහෝ දෙනා කැමැත්තක් දක්වයි. මෙම හැඩය යානා වල වේගය අඩාල කර මන්දගාමීව ඉදිරිපත් කරන අතර පසුව එකවරම වේගය වැඩි කරමින් ගුවන් කරණම් ඉදිරිපත් කරයි. Blue Angels 1946 අගෝස්තු 25 වන දින සිය ප්‍රථම වතාවට Birmingham, Alabama හිදී පැවති World Air Carnival හිදී තමන්ට ආවේණික හැඩය වන “Diamond”



*Will L. Shurs*

අතැමි දරුවන් උපතින්ම දක්ෂ වන්නටත්  
අතැමෙක් උපතින් ආබාධිත වන්නටත් පුළුවන.  
නමුත් දැනුම ඒ සැමට පොදු දෙයකි. අපේ මේ  
උත්සාහය සෑම දරුවකුම ගුවන් යානා පිළිබඳව  
බිඳක් හෝ දැනුවත් කිරීමයි.

බිලු ඒන්ජල්ස්









හැඩය පුද්ගලය කළ අතර එය ලොව පුරා ප්‍රේක්ෂකයින් මවින කරවන සුළු එකක් විය. එහිදී ඉතාමත් පහතින් සිය ගුවන් යානා පියාසර කිරීම තුළින් ප්‍රේක්ෂක අවධානය ලබා ගැනීමට ද මොවුනට මනා හැකියාවක් පවතී.

සංදර්ශන ඉදිරිපත් කිරීම අතින් ලොව සුවිශේෂී ස්ථානයක් හිමිකරගන්නා Blue Angels ඔවුනටම ආවේණික ඉදිරිපත් කිරීමේ හැඩයක් වන දියමන්ති හැඩයට (Diamond Formation) ලොව ධොහෝ දෙනා කැමැත්තක් දක්වයි. මෙම හැඩය යානා වල වේගය අඩාල කර මහදුගාමීව ඉදිරිපත් කරන අතර පසුව එකවරම වේගය වැඩි කරමින් ගුවන් කරණම් ඉදිරිපත් කරයි.

F/A -18 Hornets ගුවන් යානය සංදර්ශන කටයුතු වලින් අනතුරුව ප්‍රහාරාත්මක යුධ කටයුතු සඳහාද යොදා ගනී. සංදර්ශනය පැවැත්වූ පසු පැය 72 ක කාලයක් ඇතුළත ගුවන් යානය ප්‍රහාරාත්මක යුධ කටයුතු සඳහා සූදානම් කළ යුතු වේ.

සංදර්ශන ඉදිරිපත් කිරීමට පෙර මොවුන් කාලගුණය පිළිබඳ දැඩි සැලකිල්ලක් දක්වයි. පුහුණුවීම් ද සෘතු අනුව සිදු කරන අතර සීත සෘතුවේ පුහුණුවීම් සිදු කරන්නේ කැලිෆෝනියා ප්‍රාන්තයෙහිය. පසුව ජනවාරි පෙබරවාරි මාසවල පුහුණුවීම් අවම වන අතර නැවත මාර්තු මාසයේදී

ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානය වන Pensacola වෙත පුහුණුවීම් සඳහා පැමිණේ. එහිදී නිරතුරු පුහුණුවීම් කටයුතු සිදු කෙරේ. සෑම සතියකම සිකුරාදා පුහුණු සංදර්ශන වාරයක් පවත්වන අතර එම පුහුණු සංදර්ශනය නැරඹීම සඳහා විශේෂ අමුත්තන් මෙන්ම සාමාන්‍ය ජනතාවද සහභාගී වේ.

මුල් කාලයේ සංදර්ශන සඳහා භාවිත කරන ලද Hornets යානය නිල්පැහැ වූ අතර අක්ෂර රත්වත් පැහැයෙන් යුක්ත විය. වර්තමානයේ දී නිල් හා කහ පැහැය ඒ සඳහා භාවිත කරයි. තවද ඔවුන් සිය ප්‍රවාහන කටයුතු

සඳහා භාවිත කරන C-130 H යානය “Fat Albert” යන අන්වර්ථ නාමයෙන් හඳුන්වයි. සාමාන්‍යයෙන් Blue Angels කණ්ඩායමට සාමාජිකයන් බඳවා ගනු ලබන්නේ ඇමරිකා එක්සත් ජනපද නාවික හා ගුවන් හමුදාව තුළින් වන අතර එය වාර්ෂිකව අවශ්‍යතාවය මත සිදු කරයි.

මේ වන විට Blue Angels සිය 68 වන වසරටද පා තබා ඇති අතර, ලොවපුරා විසිරී සිටින තම ප්‍රේක්ෂක ජනතාව මවින කරවන සුළු අන්දමේ ගුවන් කරණම් ඉදිරිපත් කරමින් ඇමරිකන් නාමය ගුවන් කරණම් ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළින්ම රඳවා තැබීමට සමත්ව ඇත.



# MH 370

## තවමත් අහිරහසක්ව ඇති මැලේසියානු ගුවන් යානා අනතුර...

මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් නගරයේ සිට චීනයේ බීජිං වෙත ගුවන් ගතවූ මැලේසියානු ගුවන් සේවයට අයත් MH 370 යානය එක්වරම රේඩාර් තිරයෙන් අතුරුදහන් විය.

යානය, ඉකුත් 2014 මාර්තු මස 08දා, එරට වේලාවෙන් අලුයම 12.21ට මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් ගුවන් තොටුපොළෙන් ගුවන් ගත වූයේ මගීන් 227ක්, ප්‍රධාන නියමුවා සහ සහායක නියමුවාද ඇතුළු කාර්යය මණ්ඩලයේ දොළොස් දෙනකු ද සමගය. ඒ අතරට චීන ජාතිකයන් 152ක්, මැලේසියානු ජාතිකයන් 38ක්, කුඩා දරුවකුද ඇතුළුව ඇමෙරිකානු ජාතිකයන් තිදෙනෙක්, ප්‍රංශ ජාතිකයන් 04ක්, ඕස්ට්‍රේලියානු ජාතිකයන් 06ක්, කැනේඩියානුවන් හා යුක්රේන ජාතිකයන් දෙදෙනා බැගින්, ඉන්දියානුවන් 05ක්, ඉන්දුනීසියානුවන් 07ක්, අනවසර ඉරාන ජාතිකයන් දෙදෙනෙක් හා තායිවාන්, රුසියානු, නෙදර්ලන්ත හා හොංකොං එක් ජාතිකයෙක් බැගින් ද ඇතුළත් විය.

ගමනාන්තය චීනයේ බීජිං ගුවන් තොටුපළ වූ MH 370 යානයෙන් එදින අලුයම 1.19ට, එහි සහායක ගුවන් නියමු ආරක් අබ්දුල් හමීඩ් අවසන් වචන ලෙස සියල්ල හරි, සුබ රාත්‍රියක් (All right" good night) පවසා ඇති බව මුලින් වාර්තා කළද මේ වන විට එම ප්‍රකාශයේ වෙනසක් කරමින් පසුගිය මාර්තු 31දා මැලේසියානු

ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා විසින් සහය නියමුවාගෙන් ලැබුණ අවසන් පණිවිඩය, 'සුබ රාත්‍රියක් මැලේසියානු තුන, හත, බිංදුව' (Good night Malaysian three seven zero) ලෙස සී.එන්.එන් (CNN) ඇතුළු ලොව ප්‍රධාන මාධ්‍ය රැසකට ප්‍රකාශ කර ඇත.



එහි සහායක ගුවන් නියමු ආරක් අබ්දුල් හමීඩ් අවසන් වචන ලෙස සියල්ල හරි, සුබ රාත්‍රියක් (All right, good night) පවසා ඇති බව මුලින් වාර්තා කළද මේ වන විට එම ප්‍රකාශයේ වෙනසක් කරමින් පසුගිය මාර්තු 31දා මැලේසියානු ප්‍රවාහන අමාත්‍යවරයා විසින් සහය නියමුවාගෙන් ලැබුණ අවසන් පණිවිඩය, 'සුබ රාත්‍රියක් මැලේසියානු තුන, හත, බිංදුව' (Good night Malaysian three seven zero) ලෙස සී.එන්.එන් (CNN) ඇතුළු ලොව ප්‍රධාන මාධ්‍ය රැසකට ප්‍රකාශ කර ඇත.

යානය අතුරුදහන් වන විට අවසානයේ ගුවන් ගමන් පාලකයන් සමග තිබුණු සියලු සම්බන්ධතා පර්යේෂණයට ලක් කිරීමෙන් අනතුරුව ඉහත වදන් පෙළ යානයේ සහය නියමුවා විසින් ප්‍රකාශ කර ඇති බව මැලේසියානු රජය හා පරීක්ෂකවරුන් තවදුරටත් තහවුරු කර ඇත.

තවද අතුරුදහන් වූ මැලේසියානු ගුවන් සේවයට අයත් යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා, 53න් හැවිරිදි සහරේ අන්මද් ෂා පළපුරුදු ගුවන් නියමුවෙකු වී ඇත්තේ සිය ජීවිතයෙන් වැඩි කාලයක් ගුවන් යානා පැදවීමට යොදවමිනි. ඔහු මැලේසියානු ගුවන් සමාගමට එක් වී ඇත්තේ 1981 වසරේ සිටය.

මෙම සටහන තබන අවස්ථාව වන විටත් යානය සොයා සිදු කෙරෙන දැවැන්ත සෝදිසි මෙහෙයුමට මැලේසියාව, සිංගප්පූරුව, විශ්විනාමය, චීනය, පිලිපීනය, ඉන්දියාව, ජපානය සහ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය ඇතුළු රටවල් 12ක් පමණ එක්ව සිටිති. ගුවන් යානා



34ක් සහ නැව් 40ක් ඊට ඇතුළත් වන අතර පෘථිවි කක්ෂයේ රඳවා ඇති වන්දිකා 10ක සහාය ලබා ගන්නා බවටද තොරතුරු වාර්තා වේ.

යානය පිළිබඳ කිසිදු තොරතුරක් මෙම සටහන තබන මොහොත වන විටත් නොලැබී තිබීම කණගාටුවට කරුණකි. දැන් එම මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන්නේ අපටද සමීප ඉන්දියන් සාගරයේ හඳුනාගත් කොටසක් තුළය. ලොව උසම කුළුණ තරම් දසගුණයක් පමණ ගැඹුරේ පවතී යයි සැක කරන මෙම අල්පෙනෙත්තක් බඳු වූ ගුවන් යානය සෙවීම මේ සම්බන්ධයෙන් දැනුමක් නොමැති පිරිස් හට ඉතා සුලු කරුණක් ලෙස පෙනුනද එය ප්‍රායෝගිකව ඉතා අපහසු කටයුත්තකි. තවත් අයුරකින් නම් පිදුරු ගොඩක අල්පෙනෙත්තක් සෙවීමක් වැනි කටයුත්තකි.



විවිධ මාධ්‍ය මේ පිළිබඳ විවිධ කරුණු වාර්තා කළද දැන් නියා පූර්ව නිගමන වලට එළඹීම අපහසු කටයුත්තක් වන්නේ ගුවන් කර්මාන්තය අනෙකුත් කර්මාන්ත වලින් බොහෝ සෙයින් වෙනස් වන නිසාවෙනි. එබැවින් අප MH 370 යානය පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක ලිපියක් මිලඟ කලාපයෙන් ඔබ වෙත ගෙන ඒමට අදහස් කරන්නෙමු.

**Correction නිවැරදි කිරීමයි...**

In the Dubai Air Show article of our last issue (10<sup>th</sup> Issue) the description mentioned under the two photographs on the 27 and 28 pages were change mistakenly. It should be corrected as follows. We regret for the inconvenience caused.

ගුවන්සර 10 වන කලාපයේ ඉංග්‍රීසි මාධ්‍යයෙන් පළවූ ඩුබායි එයාර් ෂෝ ලිපියේ 27 සහ 28 යන පිටු දෙකෙහි පළවූ ඡායාරූප දෙකක පැහැදිලි කිරීම් සටහන් මාරුවී ඇති අතර එය නිවැරදි කර පහත සඳහන් කොට ඇත. මේ පිළිබඳ අපගේ බලවත් කණගාටුව පළ කරන්නෙමු.



With H.E. Mohamed Al Ahli  
Head of the Aviation Authority of Dubai



Meeting the Ruler of Dubai, HH Sheikh Mohamed Bin Rashid Al Maktoum the  
Vice President of United Arab Emirates & and the Ruler of Dubai



ගුවන් තොටුපළ මාධ්‍ය ඒකකයේ නිලධාරීන් පාසල් වැඩසටහනක් අතරතුර

# ගුවන් තොටුපළ නරඹමු

නිලනිත තෙන්නකෝන්  
දේවී සමරජීව



ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා  
සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න  
ජේ වික්‍රමසූරිය මහතා

පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා  
(ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසින් සංවිධානය කරනු ලබන වැඩසටහන...



ම වකවානුව තුළ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරමින් ඇත. විශේෂයෙන්ම පසුගිය 2013 වසරේ දී මෙතෙක් වසරක් තුළ සිදුකල වැඩිම ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සහ ගුවන් මගී මෙහෙයුම් සිදුකිරීම අප ගුවන් කර්මාන්තය තුළ ළඟා වූ සුවිශේෂී කඩඉමකි. තවද මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළද සිය ප්‍රථම වසර සම්පූර්ණ කරමින් ලෝක ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයට සිය දායකත්වය ලබාදීමට සූදානමින් සිටී.

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ නිල් අභස ජය ගැනීමේ සංකල්පය යථාර්තයක් බවට පත් කිරීමේ අරමුණ වෙනුවෙන් මේ සියලු කටයුතු වලට නායකත්වය ලබාදෙමින් සිටින්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා ප්‍රමුඛ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන සමූහය යි. එහිදී ගරු සභාපති කර්නල් ප්‍රසන්න ජේ වික්‍රමසූරිය මහතාගේ නායකත්වයෙන් ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන ගුවන් තොටුපළ පවත්වාගෙන යාම, ගුවන් තොටුපළ සේවා සැපයීමත් ශ්‍රී ලංකාවට හිමි ගගන නාවික බල ප්‍රදේශය තුළ ගුවන් සංතරණ සේවා සැපයීමත් සිදු කරනු ලබයි.

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන්ගේ නිල් අභස ජය ගැනීමේ සංකල්පය යථාර්තයක් බවට පත් කිරීමේ අරමුණ වෙනුවෙන් මේ සියලු කටයුතු වලට නායකත්වය ලබාදෙමින් සිටින්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු පියංකර ජයරත්න මැතිතුමා ප්‍රමුඛ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ පවතින ආයතන සමූහය යි. එහිදී ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න ජේ වික්‍රමසූරිය මහතාගේ නායකත්වයෙන් ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන ගුවන් තොටුපළ පවත්වාගෙන යාම, ගුවන් තොටුපළ සේවා සැපයීමත් ශ්‍රී ලංකාවට හිමි ගගන නාවික බල ප්‍රදේශය තුළ ගුවන් සංතරණ සේවා සැපයීමත් සිදුකරනු ලබයි.

තම ප්‍රධාන වගකීමට පමණක් සීමා නොවූ ගුවන් තොටුපළ සමාගම එහි සභාපතිතුමාගේ අනුශාසකත්වය යටතේ දැයේ අනාගත දරුවන් වෙනුවෙන් ද ඉතා සුවිශේෂී වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් වන ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ අධ්‍යාපනික වැඩසටහන මේ වන විට දිවයිනේ බොහෝමයක් පාසල් අතර ඉතා ජනප්‍රිය මෙන්ම සිත් ගත් වැඩසටහනක් බව ඔවුන් විසින් යොමුකරන ලද ප්‍රතිචාර වලින් මනාව පැහැදිලිය.

මෙම සුවිශේෂී පාසල් වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන්නේ ගුවන් තොටුපොළ කළමනාකරණ අංශය මගිනි. එම අංශයේ ප්‍රධානී එච්. එස්. හෙට්ටිආරච්චි මහතා මෙහි පූර්ණ අධීක්ෂණ කටයුතු සිදුකරන අතර එහි මාධ්‍ය හා ප්‍රචාරක සම්බන්ධීකාරක ක්වීන්ටස් පෙරේරා මහතා විසින් වැඩසටහන මෙහෙයවයි. සෑම සතියකම බ්‍රහස්පතිදා දින රටේ අනාගත පරපුරට ගුවන් සේවා දැනුම ලබාගැනීම වෙනුවෙන් සුදානම් කර ඇති මෙම වැඩසටහන පිළිබඳ එච් එස් හෙට්ටිආරච්චි මහතා සමග ගුවන්සර සිදුකරන ලද සාකච්ඡාවකි මේ.

ඔබතුමන්ගේ අධීක්ෂණය යටතේ ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මගින් පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් පවත්වන වැඩසටහන පිළිබඳ කෙටි හඳුන්වාදීමක් කළොත් ?

ඇත්තෙන්ම ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මගින් දැයේ පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ගුවන් තොටුපොළ කටයුතු සහ එහි සිදුවන ක්‍රියාදාමය පිළිබඳව ප්‍රායෝගික අත්දැකීමක් විධිමත්ව ලබාදීමේ අරමුණ පෙරදැරිව බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පරිශ්‍රයේදී අධ්‍යාපනික වැඩසටහනක් පවත්වනවා. මෙම වැඩසටහන සඳහා ගුවන් තොටුපොළ

සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය හිමිවී තිබෙන අතර ඔවුන්ගේ නිරන්තර මග පෙන්වීම සහ ආශීර්වාදය යටතේ සිදුවන වැඩසටහනක්.

මෙම වැඩසටහන ආරම්භ කරන්නට පසුබිම සකස් වූ ආකාරය පැහැදිලි කළොත්?

ගුවන් තොටුපොළක් කියන්නේ සාමාන්‍ය ජන ජීවිතයට සාමාන්‍යයෙන් දුරස් වූ ස්ථානයක්. මෙය අප රටට පමණක් නෙවෙයි, ලෝකයේ සියළුම රටවල් සඳහාද පොදු දෙයක්. සාමාන්‍ය ජනතාවට නිතර නිදහසේ දැක ගතහැකි වන ස්ථානයක් නෙවෙයි. එයට හේතුව ගුවන් තොටුපළ අවශ්‍යතාවයන් මත විවිධ ආරක්ෂක ක්‍රියා පටිපාටීන් නිසා ඇතැම් විට සීමාවන් පැනවීමට සිදුවෙනවා. ගුවන් මගියෙකු වශයෙන් ගමන් කරන අයෙකුට පමණක් යම් ප්‍රමාණයකට මෙම ක්‍රියාවලිය ප්‍රායෝගිකව දකින්න පුළුවන්.

එහිදී ගුවන් තොටුපළකට එන මගියකු ගුවන් ගත වීම දක්වා සිදුවන ක්‍රියාදාමයට විශාල පිරිසක් දායක වෙනවා. විශේෂයෙන්ම රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයන් මෙහිදී ප්‍රධානයි. ගුවන් තොටුපළක් කියන්නේ ආර්ථික, සාමාජික සහ සංස්කෘතික වශයෙන් රටට ඉතා වැදගත්වූ ජාත්‍යන්තර ස්ථානයක් මෙන්ම අනාගත පරපුර යම් අවබෝධයක් ලබාගෙන තිබිය යුතු ස්ථානයක්.



ගුවන් තොටුපොළ කළමනාකරණ අංශ ප්‍රධානී එච්. එස්. හෙට්ටිආරච්චි මහතා

මේ වන විට රටේ සියළුම පළාත් සහ දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි පාසල් විශාල ප්‍රමාණයක් අපි විසින් දැනුවත් කර තිබෙන අතර සතියේ සෑම මුහුණපතින්දා දිනයකම අප මෙම වැඩසටහන අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් එක් වැඩසටහනක් වෙනුවෙන් දරුවන් 150-200ක් පමණ සහභාගී කර ගන්නා අතරම ඔවුන් 5 වසරට ඉහළ පන්ති වල ඉගෙනුම ලැබීමත් අපේ වැඩසටහනට සහභාගී වීමට සුදුසුකමක්.





ඒ අනුව තමයි අනාගත පරම්පරාව ඉලක්ක කර ගනිමින් ගුවන් තොටුපළ හා බැඳුණු අධ්‍යාපනික වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍ය පසුබිම සකස් වෙන්නෙ.

මේ වන විට රටේ සියළුම පළාත් සහ දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි පාසල් විශාල ප්‍රමාණයක් අපි විසින් දැනුවත් කර තිබෙන අතරේ සතියේ සෑම බ්‍රහස්පතින්දා දිනයකම අප මෙම වැඩසටහන අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කර තිබෙනවා. සාමාන්‍යයෙන් එක් වැඩසටහනක් වෙනුවෙන් දරුවන් 150-200ක් පමණ සහභාගී කර ගන්නා අතරම ඔවුන් 5 වසරට ඉහළ පන්ති වල ඉගෙනුම ලැබීමත් අපේ වැඩසටහනට සහභාගී වීමට සූදුසුකමක්.



ඊට අමතරව ඔබගේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් පිහිටුවන ලද පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ වල දරුවන් සඳහාත් අපි විශේෂ සැලකිල්ලක් දක්වන බවත් කියන්න කැමතියි.

වැඩසටහනෙහි අන්තර්ගතය පිළිබඳවත් ගුවන්සර පාඨකයන් දැනුවත් කළොත්,



ගුවන් තොටුපළකට එන මගියකු ගුවන් ගත වීම දක්වා සිදුවන ක්‍රියාදාමයට විශාල පිරිසක් දායක වෙතවා. විශේෂයෙන්ම රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයන් මෙහිදී ප්‍රධානයි. ගුවන් තොටුපළක් කියන්නේ ආර්ථික, සාමාජික සහ සංස්කෘතික වශයෙන් රටට ඉතා වැදගත්වූ ජාත්‍යන්තර ස්ථානයක් මෙන්ම අනාගත පරපුර යම් අවබෝධයක් ලබාගෙන තිබිය යුතු ස්ථානයක්.

ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම, එහි සිදුවන ක්‍රියාදාමය පිළිබඳව දරුවන්ට අදහසක් ලබාදීම වෙනුවෙන් අප මෙම වැඩසටහන සංවිධානය කළත් වැඩසටහනෙහි හරය පෙළගස්වා තිබෙන්නේ සහභාගී වන දරුවනට එක් විෂය පථයකට සීමා නොවී ඒ තුළින් තවත් දැනුම් සම්භාරයක්



ගුවන් තොටුපොළ මාධ්‍ය හා ප්‍රචාරක සම්බන්ධීකාරක කවින්ටස් පෙරේරා මහතා හමුදා නිලධාරීන් සඳහා වැඩසටහනක් ඉදිරිපත් කරමින්

ලබාගන්න හැකිවෙන ආකාරයටයි. පෞරුෂ වර්ධනය, ස්වයං චිත්‍ය පවත්වා ගන්නා ආකාරය, කලට වේලාවට වැඩකිරීම, අනාගත වගකීම් පිළිබඳව හඳුන්වාදීම, ඔවුන් තුළ සැඟවී ඇති තමාට අනන්‍ය වූ වර්තය හඳුනා ගැනීමට අවශ්‍ය මාර්ගෝපදේශය ලබාදීම, උපායශීලීව කටයුතු කිරීම වැනි නොයෙක් මාතෘකා ඔස්සේ අප ඔවුන්ට තම අනාගත ජීවිතය පෙළගස්වා ගතයුතු ආකාරය පිළිබඳවත් කෙටි දේශනයක් ලබාදෙනවා.

පසුව අප ගුවන් සේවා ඉතිහාසය, ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ ඉතිහාසය, මගියෙකු ගුවන් ගමනක් සඳහා ගුවන් තොටුපොළ වෙත පැමිණීමේ මොහොතේ සිට පිටත්වීමේ පර්යන්තයෙන් ගුවන් යානයෙන් පිටත් වන තෙක් සිදුවන ක්‍රියාවලිය, ගුවන් ගමන නිමවා පැමිණීමේ ගුවන් මගියෙකු පිටවීමේ පර්යන්තයෙන් ගුවන් තොටුපොළින් පිටතට පිවිසෙන තෙක් සිදුවන ක්‍රියාවලිය, ගුවන් යානය තුළ සිදුවන ක්‍රියාවලිය, ගුවන් ගමන් පාලන කටයුතු සිදුවන ආකාරය මෙන්ම ගුවන් තොටුපොළේ අනෙකුත් අංශයන් හි කටයුතු සිදුවන ආකාරය පිළිබඳව සියලු කරුණු ඉතා පැහැදිලිව අන්තර්ගත කරන ලද වාර්තාමය වීඩියෝ වැඩසටහනක් ඔවුන් වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කරනවා.

අවසාන වශයෙන් ක්ෂේත්‍ර වාර්තාවක් සඳහා මෙම දරුවන්ට සහභාගී වීමේ අවස්ථාව අප සලසා දී තිබෙන්නේ ඔවුන් ගුවන් තොටුපොළ සමග පැවති දුරස්ථ බව නැති කිරීමේ අරමුණින්.

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ලෙස මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළත් වසරක කාලයක් මෙහෙයුම් සිදුකළා. මෙවැනි වැඩසටහනක් මත්තල ගුවන් තොටුපොළ තුළත් ක්‍රියාත්මක වනවා ද?

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ කියන්නේ අති නවීන පහසුකම් සහිතව ඉදිවූ ගුවන් තොටුපොළක්. මෙහි සිදුවන මෙහෙයුම් ක්‍රියාදාමය කෙබඳුද කියලා ජනතාවට නරඹන්න අවකාශ ලබාදීමයි තියෙන්නේ. අප බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ ක්‍රියාත්මක කරන අධ්‍යාපනික වැඩසටහන බඳු වැඩසටහනක් මත්තලදීත් ක්‍රියාත්මක වෙනවා. ඒ නිසා මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ



පරිශ්‍රයේදීත් අපේ පාසල් දරුවන්ට මෙම අත්දැකීම ලබාගන්න පුළුවන්.

ගුවන්සර සඟරාව දිවයිනේ පාසල් 3,000කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වෙත නොමිලයේ බෙදාහරින සඟරාවක්. ගුවන්සර පාඨක සිසු/ සිසුවියන් හට මෙම වැඩසටහනට සම්බන්ධ වීමට අවශ්‍ය වුවහොත් ඒ සඳහා ඔවුන් අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රියා පිළිවෙතක් තිබේද ?

පාසලක් මෙම වැඩසටහන වෙනුවෙන් තෝරා ගැනීමේ දී අපි විසින් සලකා බලන කරුණු කිහිපයක් තිබෙනවා. ඒ අතර ප්‍රධාන වශයෙන් සලකනු ලබන්නේ විදුහල්පතිතුමාගේ නිර්දේශය යටතේ අප වෙත යොමු කරනු ලබන අයදුම් කිරීමේ ලිපියයි.

ඉන් අනතුරුව අවස්ථාව ලබා දිය හැකි පිළිවෙලින් සහ අයදුම් කළ අනු පිළිවෙලින් මෙම වැඩසටහනට සහභාගී වීමට අවස්ථාව ලබාදෙනවා. ඒ සමගම කියන්න අවශ්‍යයි අප මෙම වැඩසටහනට සහභාගී කරගනු ලබන්නේ 5 වසරින් ඉහළ ඉගෙන ගන්නා දරුවන් පමණයි.

පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ක්‍රියාත්මක වැඩසටහනට අමතරව වෙනත් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් ඔබ ආයතනය මගින් සංවිධානය කරනු ලබනවා ද?

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සංකල්පයක් මත ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය විසින් මෙහෙයවනු ලබන වර්ෂ 2009 සිට ක්‍රියාත්මක වන නැණ ගුණ වැඩුම සිසු දිරිය වැඩසටහන සඳහාත් අප දායකත්වය සපයනවා. මෙම වැඩසටහන තිස් වසරක් පැවති කුරිරු යුද්ධය ක්‍රියාත්මක වූ ප්‍රදේශයන් හි දරුවන් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් දින 07ක් පුරාවට සිදුවන්නක්. එහි එක් නැවතුම් මධ්‍යස්ථානයක් වන්නේ ගුවන් තොටුපොළ පරිශ්‍රයයි.

එමෙන්ම උදාරතර රණවිරුවන්, විශ්ව

  
**ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සංකල්පයක් මත ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය විසින් මෙහෙයවනු ලබන වර්ෂ 2009 සිට ක්‍රියාත්මක වන නැණ ගුණ වැඩුම සිසු දිරිය වැඩසටහන සඳහාත් අප දායකත්වය සපයනවා. මෙම වැඩසටහන තිස් වසරක් පැවති කුරිරු යුද්ධය ක්‍රියාත්මක වූ ප්‍රදේශයන් හි දරුවන් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් දින 07ක් පුරාවට සිදුවන්නක්. එහි එක් නැවතුම් මධ්‍යස්ථානයක් වන්නේ ගුවන් තොටුපොළ පරිශ්‍රයයි.**





මෙමගින් විශ්ව විද්‍යාල සිසුනට සිය පර්යේෂණ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය මග පෙන්වීම සහ ඔවුනට ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන දත්ත තොරතුරු ලබාදීමත් අප විසින් අමතර සිදුකරනු ලබන කාර්යයකි. තවද උසස් පෙළ පාසල දරුවන්ට ඔවුන්ගේ ව්‍යාපෘතීන් සකස් කිරීමේ දී අවශ්‍ය මග පෙන්වීම මෙන්ම අවශ්‍ය තොරතුරු ලබා දීමත් අප අමතරව සිදුකරනු ලබන කාර්යයන් ලෙස හඳුන්වා දෙන්න පුළුවන්.

විද්‍යාල සිසුන් වැනි පාර්ශව සඳහා ඔවුන්ට අවශ්‍ය පරිදි ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ අධ්‍යාපනික වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනවා.

මෙමගින් විශ්ව විද්‍යාල සිසුනට සිය පර්යේෂණ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය මග පෙන්වීම සහ ඔවුනට ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන දත්ත තොරතුරු ලබාදීමත් අප විසින් අමතරව සිදුකරනු ලබන කාර්යයකි. තවද උසස් පෙළ පාසල දරුවන්ට ඔවුන්ගේ ව්‍යාපෘතීන් සකස් කිරීමේ දී අවශ්‍ය මග පෙන්වීම මෙන්ම අවශ්‍ය තොරතුරු ලබා දීමත් අප අමතරව සිදුකරනු ලබන කාර්යයන් ලෙස හඳුන්වා දෙන්න පුළුවන්.

අවසන් වශයෙන්, මෙවන් වැඩසටහනක් දීර්ඝ කාලීනව ඉතා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ඔබට සහාය ලබාදෙන පිරිස පිළිබඳවත් සඳහන් කළොත්...

ඇත්තෙන්ම අපි මෙය දීර්ඝ කාලයක් පුරාවට අඛණ්ඩව පවත්වා ගෙන එනු ලබන වැඩසටහනකි. ඒ සඳහා විශාල කැපකිරීමක් අප විසින් සිදු කරනු ලබනවා. විශේෂයෙන්ම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන කවිනට්ස් පෙරේරා මහතා මේ වැඩසටහනේ සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් දැන්ම දැඩි පරිශ්‍රමයකි.

මේ සියලු කරුණු අතරේ වැඩසටහන සඳහා අවශ්‍ය දෑ මෙන්ම තම උපරිම සහාය කිසිදු පැකිලිමකින් තොරව ලබාදෙන ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සහායකී කර්නල් ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ඇතුලු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත්, අප සමාගමේ ආරක්ෂක සේවා ප්‍රධානී චින්තක කුමාරසිංහ මහතා, ප්‍රධානී, ගුවන් සංතරණ, ක්‍රිෂාන්තී තිසේරා මෙනවියටත්, මෙම වැඩසටහන මෙහෙය වන ගුවන් තොටුපොළ මාධ්‍ය ඒකකයේ මාධ්‍ය හා ප්‍රචාරක සම්බන්ධීකාරක කවිනට්ස් පෙරේරා ඇතුළු එම කාර්යය මණ්ඩලයටත්, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ආගමන

හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය, මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය, ඇතුළු නන් අයුරින් අප වෙත සහයෝගය ලබාදෙන සියළු දෙනාටත් මාගේ හෘදයාංගම ස්තූතිය පුද කිරීමට මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා.

සංස්කාරක සටහන...

අතිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ මහින්ද චින්තනයේ සඳහන් පරිදි ශ්‍රී ලංකාව අනාගත ගුවන් කේන්ද්‍රයක් බවට පත් කිරීමේ කාර්යයේදී වර්තමාන පාසල් දරුවන්ට අනාගතයේ දී පැවරෙන්නේ

සුවිශාල වගකීමකි. ඒ සඳහා සැලසුම් සකස් කරන අතරතුර අනාගත පරපුර ගුවන් කර්මාන්තය හා සමීප කොට ඔවුන් ඒ පිළිබඳ දැනුවත් කිරීම ඉතා වැදගත්ය. එහි මූලික පියවරක් ලෙස පාසල් දරුවන් වෙනුවෙන් ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අධ්‍යාපනික වැඩසටහන ඉතා කාලෝචිත මෙන්ම මිල කළ නොහැකි වැඩසටහනක් බව ගුවන්සර අපගේ අදහසයි. කිසිදා ගුවන් තොටුපොළක් තබා ගුවන් යානයක් හෝ දැක නැති දරුවන් ඒ වෙත රැගෙන ගොස් ඔවුන් ඒ සම්බන්ධව දැනුවත් කිරීම තුළින් ඔබ සැම සිදු කරන්නේ ජාතික කර්තව්‍යකි. මෑතක් වන තුරු නගරයේ දරුවන්ට පමණක් සීමාවූ ගුවන් දැනුම ගමේ දරුවන්ටද ලබාදීමේ දැඩි උවමනාවෙන් කටයුතු කරන ඔබ සැමගේ උත්සාහය ශ්‍රී ලංකාව ආසියාවේ අනාගත ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානය බවට පත්කිරීමේ ගමන තවත් වේගවත් කරනු ඇත. අවසන් වශයෙන් ගුවන්සර අපගේ ප්‍රාර්ථනය වන්නේ මේ දක්වා වැඩසටහන් විශාල ප්‍රමාණයක් සංවිධානය කළ ඔබ සැමට ඇත ගම් දනවි වල දරුවන් වෙනුවෙන් තවත් වැඩසටහන් සිය දහස් ගණනින් සංවිධානය කිරීමට අවශ්‍ය වන ධෛර්යය ශක්තිය ලැබේවා යන්න යි.

# ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය

## පිළිබඳ පාසල දරුවන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන කොස්ගම



ගම්හන් දබරේරා

සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමාගේ විශේෂ උපදෙස් පරිදි සීතාවක අභිමාන 2014 අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව සීතාවක අධ්‍යාපන කොට්ඨාශයට අයත් පාසල් සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජ 08ක් මුල් කරගනිමින්, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ බිඳක් ශ්‍රී ලාංකේය දරුවන්ට යන තේමාව යටතේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් 2014 ජනවාරි මස 10 වන දින කොස්ගම සංස්කෘතික මධ්‍යස්ථානයේදී පවත්වන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගීතාංජන ගුණවර්ධන මැතිතුමාගේ මූලිකත්වයෙන් පැවැත්වූ අතර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් රොහාන් දළුවන්ත මහතා සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ පරාක්‍රම දිසානායක මහතා සහභාගී විය. පාසල් දරුවන් හා පාසල් ගුරුවරුන් 250ක් පමණ සහභාගී වූ මෙම වැඩසටහන සී/ස ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම්වල සේවය කරන ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් ගමන්

පාලකවරුන්, ගුවන් සේවිකාවන්, ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් සහ විවිධ අංශ වලට අයත් නිලධාරී මහත්ම/ මහත්මීන් තමන්ට අදාළ නිල ඇඳුමෙන් යුක්තව තමන් ආ ගමන් මග හා ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන සුදුසුකම් හා තම රැකියාවේ කාර්ය භාරය පිළිබඳ මනා වැටහීමක් ලබා දෙන ලදී. ඊට සමගාමීව කොස්ගම සුමේධ විද්‍යාලයේදී දුරස්ථ පාලක ආදර්ශ ගුවන් යානා සංදර්ශනයක්ද පවත්වන ලදී.

සංවිධානය  
සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව





# දීප ව්‍යාප්ත අන්තර් පාසල් ගුවන් සේවා සමාජ රචනා තරඟාවලිය

ශ්‍රී ලංකා විදුලි විද්‍යා කොමිෂන් ජනරාල් ජනරාල් ජනරාල්



'මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ රටේ ජාතික ආර්ථික වර්ධනයට දක්වන දායකත්වය' යන මාතෘකාව යටතේ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළෙහි ඇති වැදගත්කම පිළිබඳව පාසල් මට්ටමින් පාසල් සිසුන් තුළ අවබෝධයක් ඇති කිරීමේ අරමුණින් දීප ව්‍යාප්ත අන්තර් පාසල් සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජ අතර රචනා තරඟාවලියක් පවත්වන ලදී. මෙම රචනා තරඟාවලිය සංවිධානය කරන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව විසිනි. රචනා තරඟය සඳහා විශාල රචනා ප්‍රමාණයක් ලැබුණ අතර එම තරඟයේ ජයග්‍රාහක/ ජයග්‍රාහිකාවන්ගේ නාම ලේඛනය පහත දැක්වේ.



**ප්‍රථම ස්ථානය**  
පී.පී. ප්‍රණාමයා තිසරි ශිෂ්‍යාව  
කෘ/මාව/ රාජගිරි මහා විද්‍යාලය  
- අරණායක

**දෙවන ස්ථානය**  
යෙසින් අනුප සිංහාරච්චි  
රිච්මන්ඩ් විද්‍යාලය - ගාල්ල

**තෙවන ස්ථානය**  
කේ.ඩී. රේණුකා පුෂ්පකුමාරි  
ශිෂ්‍යාව  
අම්/ රජගලතැන්න මහා  
විද්‍යාලය - රජගලතැන්න



**සිව්වන ස්ථානය**

යූ. චී. පියුම් අයේෂා අනුරක්ෂි  
ශිෂ්‍යාව  
කෘ/මාව/ විද්‍යාදීප මහා  
විද්‍යාලය - මාවනැල්ල

**පස්වන ස්ථානය**

මිහිරි විජේසිංහ ශිෂ්‍යාව  
මාර/ කොකාවල මධ්‍ය මහා  
විද්‍යාලය - මාතර

**හයවන ස්ථානය**

ඩබ්. සජිති නිදර්ෂා ශිෂ්‍යාව  
කුලි/ බිබිලාදෙනිය මධ්‍ය මහා  
විද්‍යාලය  
වැලිපැත්තගහමුල්ල

**හයවන ස්ථානය**

ඩබ්.පී.උපේක්ෂා නිෂාදිති ශිෂ්‍යාව  
හ/ මාගම මහා විද්‍යාලය -  
තිස්සමහාරාමය

**අටවන ස්ථානය**

චම්.ඒ. රමණ ශාන්ති ශිෂ්‍යාව  
කුලි/ කුඹුක්ගහමුල්ල මධ්‍ය මහා  
විද්‍යාලය  
කුරුණෑගල

**අටවන ස්ථානය**

ඒ.ඩී. නිසංසලා ඉන්දික රණසිංහ  
ශිෂ්‍යාව  
ර/ අමුහෙත්කන්ද ශ්‍රී විමලසාර  
මහා විද්‍යාලය  
පරකඩුව

**දහවන ස්ථානය**

ඩී.පී. සවිති තක්ෂිලා සෙවිවන්දි  
ශිෂ්‍යාව  
අ/ සිරිමාපුර මහා විද්‍යාලය -  
තඹුත්තේගම

මෙම රචනා තරඟයේ ජයග්‍රාහක/  
ජයග්‍රාහිකාවන් සඳහා ත්‍යාග සහ  
සහතිකපත් ලබාදීම ශ්‍රී ලංකා සිවිල්  
ගුවන් සේවා අධිකාරියේ බිම් මහල්  
ශ්‍රවණාගාරයේදී 2013 දෙසැම්බර්  
මස 27 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල්  
ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති  
ජෙනරාල් රොහන් දළචන්ත  
මැතිතුමා සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල්  
ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ  
ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක  
නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි  
මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන්  
සිදුකරන ලදී.

සංවිධානය  
සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා  
අධ්‍යාපන කමිටුව





# ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කරන සෙස්නා ගුවන් යානය

## නිලිත තේන්කෝන්

අප මෙම ලිපිය තුළින් සෙස්නා යානය පිළිබඳ තොරතුරු ගෙන හැර දැක්වීමට පාදක වූ ප්‍රධාන කරුණක් පවතී. එනම් ඔබ යම් දිනක ගුවන් නියමුවකු, ගුවන් යානා ඉංජිනේරුවකු ලෙස හෝ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධ වෙනත් වෘත්තීයක හිඟලීමට අදහස් කරයි නම් ඔබට ඒ සම්බන්ධව මූලික පුහුණුව ලබන අවස්ථාවේ මෙම සැකැල්ල ගුවන් යානය ඉතා වැදගත් වන බැවිනි. අනෙක් අතින් බලන කළ සෙස්නා 150 හා 152 යානය සැකැල්ල යානයක් වුවත් මෙතරම් වැදගත් වන්නේ ඉතා බහුලව පුහුණු ගුවන් යානයක් වශයෙන් භාවිතා කිරීම හේතුවෙනි.

විශේෂයෙන්ම ආධුනික ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා මෙම යානය භාවිත කරනු ලබන අතර මෙහි තවත් මාදිලියක් වන සෙස්නා 172 යානයද ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීමට යොදා ගනී.

සෙස්නා ගුවන් සමාගමේ ආරම්භය පිළිබඳ සඳහන් කිරීමේදී වර්ෂ 1911 දී පමණ ක්ලය්ඩ් සෙස්නා (Clyde Cessna) විසින් කිලෝවොට් 45 (45kw) පමණ ජවයකින් යුක්තව මිශ්‍ර දැව හා වානේ නල මෙන්ම ශක්තිමත් රෙදි ආවරණද යොදා ගනිමින් සිය ප්‍රථම ගුවන් යානය නිෂ්පාදනය කරන ලදී. ඉන් අනතුරුව ඔහු ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරි දැක්ම වෙනුවෙන් 1925 පෙබරවාරි මසදී වෝල්ටර් එච් බීච් (Walter H Beech) හා ලොයිඩ් සී. ස්ටීයර්මන් (Lloyd C'

Stearman) සමගින් එක්ව Travel Air Manufacture Company නමින් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක් ආරම්භ කරන ලදී. පසුව ඔවුන් දෙදෙනාගේ නික්ම යාමත් සමග වික්ටර් රෝස් (Victor Roos) සමගින් එක්ව 1927 සැප්තැම්බර් මසදී Cessna-Roos Aircraft Company නමින් ඉහත සමාගම ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලදී. නැවත 1927 දීම සිදුවූ වික්ටර් රෝස් (Victor Roos) ගේ සමුගැනීමත් සමග අවසානයේ Cessna Aircraft Company නමින් සිය කටයුතු තනිව ඉදිරියට ගෙනයාමට ස්ලයිඩ් සෙස්නාට සිදුවිය. Cessna නාමය යටතේ නිපදවූ ගුවන් යානා සියල්ලම මෙම සමාගම මගින් සිදුකළ පරීක්ෂණ නිසා වූ ප්‍රතිඵල ලෙස හැඳින්විය හැක.

Cessna 152 යානයේ නිර්මාණයට පෙර සාධකය වූයේ Cessna 150 යානයයි. වර්ෂ 1957 දී Cessna 150 යානයේ සැකැස්ම කිලෝ වොට් 75 (75kw) ජවයකින් යුතු පිස්ටන් එන්ජින්කද (Piston Engine) සහිතව සුදානම් කළ අතර වර්ෂ 1958 දී එහි නිෂ්පාදන කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. වර්ෂ 1971 වන විට මෙම ගුවන් යානා මාදිලියෙන් යානා 23,836 ක් පමණ නිපදවූ අතර ඉන් 1794 ක ප්‍රමාණයක් ප්‍රංශයේ රීම්ස් (Reims Aviation) හි නිෂ්පාදනයක් ලෙස F-150 ලේබලය යටතේ නිපදවීය. අනතුරුව මෙම මාදිලිය කිලෝ වොට් 80 (80kw) ජවයකින් යුක්තව Cessna



152 යන නිෂ්පාදන තත්වය යටතේ මාදිලි හතරකින් නිෂ්පාදන කටයුතු ඇරඹීය. වර්ෂ 1980 වන විට Cessna 152 යානාවන් 7,486 ක් පමණ නිපදවා තිබූ අතර ඉන් 640 ක් F-152 ලේබලය යටතේ විය.

### Cessna 152 යානාවේ සුවිශේෂීතාවයන්...

|                  |   |
|------------------|---|
| මගී ආසන ධාරිතාවය | 02 කි. (ගුවන් නියමුවාගේ ආසනයද සමග)  |
| ජවය              | කිලෝ වොට් 80 ක (kw) ජවයකින් යුත් ලයිකොමින් වර්ගයේ පිස්ටන් හතරකින් යුතු එන්ජමකි.   |
| ක්‍රියාකාරීත්වය  | උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 202 (202km) පමණ වේ.  |
| බර ප්‍රමාණය      | මගීන් හා ඉන්ධන රහිතව ගුවන් යානයේ බර කිලෝ 501 (501kg) පමණ වන අතර ගුවන් ගත කිරීමකදී යෙදිය හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය කිලෝ 757 (757kg) කි.                                     |
| ගුවන් යානයේ මාන  | පියාපත් අතර පරතරය මීටර 9.97 (9.97m) පමණය. යානයේ දිග ප්‍රමාණය මීටර 7.34 (7.34m) ක්ද උස මීටර 2.59 (2.59m) ක්ද පියාපත් දරා සිටින වර්ග ප්‍රමාණය මීටර 14.59 (14.59m) ක්ද වේ. |



# ගුවන් සේවිකාවන් වන්නේ කොහොමද?

මොනර පිළක වැනි කොළපාට ඔසරියකි හි ඇය සැරසී සිටින්නීය. කොණඩය උඩට කර පිටුපසට පීරා ගෙඩියක් ආකාරයට සකසා ඇත. ඉතාම සුන්දර සිහනවකින් මුළු සරසාගෙන ගුවන් යානයේ ඔබ මොබ සැරිසරමින් දෙස විදෙස මගීන් සමග සුභද්ව වැඩ කරන ඇය සුන්දරය, එනමුදු කඩිසරය. මැය හෙත ගැටෙන ඕනෑම යුවතියක් තමාටත් ගුවන් සේවිකාවක් වන්නට ඇත්නම් යයි සිහනවා නොඅනුමානය. ඕනෑම මවක වුවද තම දියණිය ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස සේවය කරනවා දැකිනහට කැමති වනු ඇත. 'අපි සාමාන්‍යයෙන් අපේ ගුවන් සමාගමට ගුවන් සේවිකාවන් ලෙස බඳවා ගන්නේ තරුණ සුන්දර පිරිසක්. සුන්දරත්වය යුවතියගෙන් යුවතියට වෙනස් වෙනවා වගේම සියලුදෙනා තුළම හොඳ පෞරුෂත්වයක් තිබීම අත්‍යවශ්‍ය වෙනවා.'



ඊළඟට ඔබ හිතනවා ඇත්තේ ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස අයදුම් කරන්නේ කොහොමද කියලානේ. අපි අපේ ආයතනයේ ගුවන් සේවිකාවන් සඳහා පුරප්පාඩු තියෙන අවස්ථාවල සතියේ සහ සති අන්තයේ ජාතික පුවත්පත්වල දැන්වීම් පළ කරනවා. ඒ වගේම වෙබ් අඩවිය හරහාද අයදුම්පත් ඉදිරිපත් කළ හැකියි. අප වෙත එවන සියලු අයදුම්පත් අදාළ සුදුසුකම් සපුරා ඇත්නම් පළමු වටයේ සම්මුඛ පරීක්ෂණය සඳහා තෝරා ගන්නවා. පළමු සම්මුඛ පරීක්ෂණයේදී අයදුම්කරුවන් සැරසිය යුත්තේ ඔසරියකින්. එතනදී අයදුම්කරුවකු විසින් රැගෙන ආ යුතු ලිපි සහ සහතික ගැන අපි දැනුවත් කිරීමක් කරනවා. ග්‍රාම සේවක සහතිකය, පාසල් හැරයාමේ සහතිකය, ජාතික හැඳුනුම්පතේ පිටපතක් සහ අධ්‍යාපන සහතික තමයි බොහෝ වෙලාවට අපි අයදුම්කරුවෙකුට අරගෙන එන ලෙස දැනුම් දෙන්නේ.

විශේෂයෙන්ම පළමු සම්මුඛ පරීක්ෂණයේදී අපි සැලකිලිමත් වෙන්නේ අපේ

අපි ගුවන් සේවක සේවිකාවන් සඳහා ගැහැණු පිරිමි දෙපක්ෂයම බඳවා ගන්නවා. එසේ බඳවා ගන්නේ පිරිමි 35%ක් සහ කාන්තාවන් 65%ක් වශයෙනුයි.

ගැහැණු පිරිමි දෙපාර්ශවයේම බඳවා ගැනීමේ සුදුසුකම් හාත් පසින්ම වෙනස්. ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස අපි බඳවා ගනු ලබන්නේ වයස අවුරුදු 18ත් 29ත් අතර අවිවාහක යුවතියන්. උස අඩි පහයි අගල් දෙක සම්පූර්ණ කළ අ.පො.ස (සා.පෙ.) සමත් ඉංග්‍රීසි විෂයට 'සී' සාමාන්‍යයක් ලබාගෙන සිටින ඉංග්‍රීසි භාෂාව වතුර ලෙස කතා කළ හැකි ඕනෑම යුවතියකට ගුවන් සේවිකා තනතුර වෙනුවෙන් අයදුම් කළ හැකියි.

අයදුම්කරුවන් අදාළ උස ප්‍රමාණය සපුරා තිබේද? එම උසට අදාළ බර ප්‍රමාණය සහ අධ්‍යාපන සුදුසුකම් සපයා තිබේද යන්න පමණයි. විශේෂයෙන්ම ඉංග්‍රීසි භාෂාව පිළිබඳව දැනුම සම්මුඛ පරීක්ෂණයේදී තිබීම අනිවාර්ය වෙනවා වගේම යුවතිය තුළ මනා පෞරුෂයක් තිබිය යුතුයි.

පළමු සම්මුඛ පරීක්ෂණයෙන් තෝරා ගන්නා යුවතියන් දෙවන සම්මුඛ පරීක්ෂණයට යොමු කරනවා. එතනදී අපි මූලික අවධානය යොමු කරන්නේ යුවතියන්ගේ ඉංග්‍රීසි දැනුම පිළිබඳ පරීක්ෂාවටයි. මෙතනදී දෙවන පරීක්ෂණයට තෝරා ගනු ලබන යුවතියන්ට



අපි විසින් නිර්දේශ කරන ලද පොතක, විශේෂයෙන්ම ආරක්ෂාව සම්බන්ධ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතියක් ඇති පොතකින් ඔවුන්ට කැමති පිටුවක් තෝරාගෙන එය ශබ්ද නගා තේරුම් ඇතිව කියවන්නන් එයින් කියවෙන දේ විස්තර කරන්නන් අවස්ථාව දෙනවා. මෙම සම්මුඛ පරීක්ෂණය සාමාන්‍යයෙන් සිදුවන්නේ අප ආයතනයේ විධායක නිලධාරී මඩුල්ලක් ඉදිරිපිටයි. මෙම සම්මුඛ පරීක්ෂණයෙන් සමත්වන යුවතියන් සියලු දෙනාම පූර්ණ වෛද්‍ය පරීක්ෂණයකට භාජනය කර එහි වාර්තාවක් ලබා ගැනීමක් සිදු කරනවා. මේ සියල්ල සම්පූර්ණ කරන යුවතියන් පුහුණු ගුවන් සේවිකා තනතුර සඳහා බඳවා ගනු ලබනවා.

අපි දෙවන සම්මුඛ පරීක්ෂණයේදී වැඩි අවධානයක් යොමු කරන ඉංග්‍රීසි විෂය ගැන එහි වතුරත්වය පිළිබඳව යමක් කිව යුතුයි...

අද අපේ රටේ ඉන්න තරුණ පිරිස නොයෙක් නොයෙක් නම් වලින් හඳුන්වන ඉංග්‍රීසි පන්ති වලට යනවා. විභාග වලට ලියලා නොයෙක් නොයෙක් ඩිප්ලෝමා සහතික ලබා ගන්නවා. පාසල් අධ්‍යාපනය තුළත් බාලාංශ පන්තියේ ඉඳලා උසස් පෙළ දක්වාම සතියේ දින පහ තුළමත් විෂයක් ලෙස ඉංග්‍රීසි ඉගෙන ගන්නවා. නමුත් තමන් ඉගෙන ගත්ත ඉංග්‍රීසි දැනුම ප්‍රායෝගිකව යොදවා බලන මෙවැනි සම්මුඛ පරීක්ෂණ වලට මුහුණ දුන්නාම ඔවුන් හිර වෙලා බය වෙනවා. නමුත් සම්මුඛ පරීක්ෂණවලට පැමිණෙන්නේ ඩිප්ලෝමා සහතික මිටි ගණන් අරගෙනයි. මෙම තත්ත්වයට හේතුව වෙන්නේ භාෂාව භාවිතය ගැන ඔවුන් තුළ පෙර පුහුණුවක් එහෙමත් නැත්නම් හුරුවක් නොමැතිකමයි. නමුත් බැලුවොත් ඔවුන්ගේ දෙමාපියන් උපයන මුදලින් වැඩි මුදලක් වියදම් කරලා

තියෙන්නෙන් මේ ඉංග්‍රීසි දැනුම දියුණු කරගන්න සහ පරිගණක අධ්‍යාපනය සඳහායි. නමුත් ප්‍රතිඵලය බිංදුවයි.

මෙම තත්ත්වයට හොඳම උදාහරණයක් තමයි දැන් මම කියන්න යන්නේ. පසුගිය අවුරුද්දේදී අපි අලුතින් ගුවන් සේවිකාවන් බඳවා ගන්න පුවත්පත් දැන්වීම් පළ කලා. අපට හොඳ ප්‍රතිචාර ලැබුණා. එතනින් අයදුම්පත් 8,000ක් පමණ අවශ්‍ය සුදුසුකම් සපුරා ඇති නිසා සම්මුඛ පරීක්ෂණය සඳහා කැඳවුවා. නමුත් ඉතාම කණගාටුයි කියන්න අපට එයින් නවක ගුවන් සේවිකාවන් ලෙස බඳවා ගන්න පුළුවන් වුණේ යුවතියන් 131ක් තරම් ඉතාම සුළු සංඛ්‍යාවක් පමණයි.

අද ලංකාවේ සිටින තරුණ පිරිසට ඉංග්‍රීසි දැනුම සාමාන්‍ය පරිදි තිබුණත් පන්ති කාමරය තුළ විෂයක් වශයෙන් ඉගෙන ගැනීමෙන් එය තවදුරටත් ප්‍රගුණ කලත් පාසල්

කාලයෙන් පසු නිවසේදී සහ සමාජය තුළදී භාවිත නොකරන නිසාවෙන් සමාජය තුළ භාවිතා කරන්න අපහසුයි. භාෂාවක් කතා නොකර කොහොමද හොඳ පුහුණුවක් ලබන්නේ. ඒ වගේම තවත් දෙයක් තමයි අපි ජාත්‍යන්තර භාෂාවක් විදිහට ඉංග්‍රීසි භාවිත කලත් එයට සජීවී

බවක් එහෙමත් නැත්නම් හැඟීම් ප්‍රකාශ කරමින් ඉදිරිපත් කරන්න අපට හැකියාවක් නැහැ. අපි කුඩා කාලයේ ඉඳලා පන්ති

කාමරය තුළදී පවා අපි කතා කරන ඉංග්‍රීසි වචනේ වැරදුණොත් අපට සමාජයේ පිරිස හිනාවෙවිද කියලා හිතනවා. නැත්නම් සබකෝලය සහ



අද ලංකාවේ සිටින තරුණ පිරිසට ඉංග්‍රීසි දැනුම සාමාන්‍ය පරිදි තිබුණත් පන්ති කාමරය තුළ විෂයක් වශයෙන් ඉගෙන ගැනීමෙන් එය තවදුරටත් ප්‍රගුණ කලත් පාසල් කාලයෙන් පසු නිවසේදී සහ සමාජය තුළදී භාවිත නොකරන නිසාවෙන් සමාජය තුළ භාවිතා කරන්න අපහසුයි. භාෂාවක් කතා නොකර කොහොමද හොඳ පුහුණුවක් ලබන්නේ.



අපේ මූලික සම්මුඛ පරීක්ෂණය සමත් වෙලා ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස බඳවා ගන්නා යුවතියන් පළමු දවසේ ඉංග්‍රීසි කතා කරන සහ ඇඳුම් ඇඳලා එහි ආකාරය අපි විධියේ කරනවා. අපි ලබා දෙන පුහුණුවෙන් පසුව එම යුවතිය දිනෙන් දින ලබන දියුණුව ඔවුන්ට බලා ගන්න අපි අවස්ථාව ලබා දෙනවා.

අතියක බියක් ඇති කරගෙන පසුබසින්න ගන්නවා. මේවා අපේ පෙරදිග සංස්කෘතියෙන් එකතු වූ දේවල්. මේ නිසා ගුවන් සේවිකාවක් වගේ නිතරම ජාත්‍යන්තරය සමග ගනුදෙනු කරන වෘත්තීයයක් වුවත් භාෂාව හසුරුවන්න යුවතියන් බය වෙනවා. මේ තත්ත්වය දෙවන සම්මුඛ පර්යේෂණයෙන් හැලෙන යුවතියන් තුළින් අපට පැහැදිලිව බලාගන්න පුළුවනි. එම නිසා මම දෙමාපියන්ගෙන් සහ අද වල්මත් වෙලා එක එක වියුෂන් පත්තිවලට යන අපේ තරුණ දූ දරුවන්ට කියන්නේ විධිමත්ව ඉංග්‍රීසි ඉගෙන ගන්න. ඒ විතරක් මදි සමාජය සහ නිවස තුළදී පුළුවන් සෑම අවස්ථාවකදීම භාෂාව පාවිච්චි කරන්න. මුලින් වරදයි. වැරදි වැරදි ඉගෙන ගන්න. ඔබත් නොදැනුවත්වම පසු දිනෙක ඔබ ඉංග්‍රීසි භාෂාව වතුර ලෙස කතා කරන්නට පෙළඹේවි.

මෙයට හොඳම උදාහරණයක් සේනක කියාවි. ඔව්... අපේ මූලික සම්මුඛ

පරීක්ෂණය සමත් වෙලා ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස බඳවා ගන්නා යුවතියන් පළමු දවසේ ඉංග්‍රීසි කතා කරන සහ ඇඳුම් ඇඳලා එහි ආකාරය අපි විධියේ කරනවා. අපි ලබා දෙන පුහුණුවෙන් පසුව එම යුවතිය දිනෙන් දින ලබන දියුණුව ඔවුන්ට බලා ගන්න අපි අවස්ථාව ලබා දෙනවා. එවිට ඔවුන්ටම තීරණය කරන්න පුළුවන් ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස වැඩ කටයුතු කිරීමට පෙර අපේ ආයතනය විශාල මුදලක් වැය කරලා ලබාදෙන පුහුණුවේ ඇති වැදගත්කම පිළිබඳව.

ඉංග්‍රීසි භාෂාවට අමතරව වෙනත් භාෂා, ප්‍රංශ, චීන, හින්දි, දෙමළ, ජපන් භාෂා හොඳින් කතා කිරීම සහ තේරුම් ගැනීමේ හැකියාව අමතර සුදුසුකම් ලෙස භාවිත කරන්න පුළුවන්.

ගුවන් සේවිකාවන් වශයෙන් අපි වැඩි ප්‍රතිභායක් යුවතියන් තෝරා ගනු ලබන්නේ එක් ප්‍රවණතාවක් උඩයි.

අපේ සංස්කෘතිය තුළත් ඕනෑම කෙනෙක් කාන්තාවක් අතින් වර්ණනා වෙනවට කැමතියි. කාන්තාවක් නිතරම සුභදැයිලියි. ඉක්මනින් මිත්‍රත්වයක් ගොඩ නගා ගන්න දක්ෂයි. උදාහරණයක් විදිහට අපි හිතමු ගුවන් මගියෙක් හොඳට ඇඳලා පැළඳලා ඉන්නවා කියලා. අපේ ගුවන් සේවිකාවක් ගිහිල්ලා කියනවා සර් ඔබේ ටයි පටිය ඉතාම ලස්සනයි කියලා, අර මගියාට එම ප්‍රකාශයෙන් පුංචි උද්දාමයක් සහ ආකර්ෂණයක් එතනදී ඇති වෙලා ඔහු මේ ගැන හිතන්න ගන්නවා. තමාගේ ඇඳුම ගැන වර්ණනා කළේ කාන්තාවක් වීම ඔහුට විශේෂයක්. ඒ තුළින් ඔහුට සම්පත්වයක් දැනෙන්න ගන්නවා. නමුත් පිරිමි කෙනෙකු මෙම වර්ණනාව කළා නම් ඒක ඒ තරම් ගාණක් නැති වෙන්න තිබුණා. එම නිසා තමයි අපි ගුවන් සේවිකාවක් ලෙස සුන්දරත්වය, ලාලිතය රැඳී හොඳ පෞරුෂයක් තියෙන යුවතියන් තෝරා ගනු ලබන්නේ. විශේෂයෙන්ම ගැමි යුවතියන්ගේ වාමී බව අපේ ගුවන් සමාගමේ ඔසරියට හරිම ලස්සනයි. ඒ විතරක් නෙවෙයි දිගු කොණ්ඩය ගොඩක් හැඩයි.

ඒකයි අපි කියන්නේ ගුවන් සේවිකාවක් වෙන්න කැමැත්තෙන් ඉන්න යුවතියන්ට කෝණ්ඩය අනවශ්‍ය ලෙස පාට කරන්න, ශරීරයේ පව්ව කොටන්න ඔසරියට නිරාවරණය වන තැන්වල කරා බු දාන්න යන්න එපා කියලා. ඒවා සියල්ල අපේ යුනිෆෝම් එකට නුසුදුසුකම් වෙනවා.

උස ප්‍රමාණය ගැන සැලකිලිමත්වීමේදී අපට තියෙන ලොකු ප්‍රශ්නයක් තමයි ඇතැම් යුවතියන් අපි බලන ඉහත සුදුසුකම් සියල්ල සම්පූර්ණ කලත් උස අඩි පහයි අඟල් 2 ප්‍රමාණය සපුරා ගන්න නොහැකි වීම. මෙතනදී අපෙන් බොහෝ යුවතියන් අහන ප්‍රශ්නයක් තමයි ඇයි මේ උස මීට වඩා අඩු නොකරන්නේ කියලා. ඒකට උත්තරේ මේකයි. මුලින් අපි අපේ ගුවන් සමාගමේ ගුවන් සේවිකාවන් සඳහා යුවතියන් බඳවා ගත්තේ උස අඩි පහයි අඟල් හතරක් උස අයයි. නමුත් අපේ රටේ එවැනි උසක් තියෙන යුවතියන් ඉන්නේ ඉතාම අතලොස්සයි. ඒ නිසා අපි පසු කාලෙක බඳවා ගන්නා උස ප්‍රමාණය සංශෝධනය කළා. ඒ අනුවයි දැන් උස අඩි 5 අඟල් 2ක් උස යුවතියන් බඳවා ගන්නේ. ඉතිරි අඟල් දෙකක ප්‍රමාණය අපි සකසා ගනු ලබන්නේ ගුවන් සේවිකාවන් විසින් පළඳිනු ලබන සපත්තු වලින්. දැනට ඇය පළඳින සපත්තුවේ අඩියේ උස අඟල්

දෙකක් ලෙස අපි සකසා ගන්නවා.

නමුත් බොහෝ යුවතියන් කරන ඉල්ලීමට අනුව උස අඩි 5 අඟල් 1 ලෙස උස ප්‍රමාණය අඩු කරලා හිල් එකේ උස අඟල් තුන කළොත් එක පැත්තකින් ගුවන් සේවිකාවකගේ ආරක්ෂාවට සහ සෞඛ්‍යයට තර්ජනයක් වෙනවා. ඔබ නොදන්නවා ඇති ගුවන් යානයක් අහසේ පියාසර කරන්නේ සෘජුව නොවෙයි. එම නිසා උඩ අවකාශය තුළ ඉදගෙන ලොකු හිල් එකක් දාගෙන වැඩ කටයුතු කරන්න අපහසුයි. බොහෝ විට ගුවන් සේවිකාවක් තමන්ගේ ගුවන් ගමන් යෙදෙන අතරතුරේ මුළුමනින්ම කටයුතු කරන්නේ හිටගෙනයි. එම නිසා ශරීරයේ සමබරතාවය රඳවා ගනිමින් කටයුතු කිරීම ඉතාම වැදගත් වෙනවා. නැත්නම් වෙන්වේ එක ගමනක් අවසානයේ කොන්දේ අමාරුව හඳුනා වෙනත් ආබාධවලට ලක්වූ ගුවන් සේවිකාවක් රැගෙන එන්නයි. අනෙක් කාරණාව තමයි ගුවන් සේවිකාව පළඳින සපත්තුවල බර අනියත ලෙස වැඩිවීම නිසා ඔවුන්ට යානය තුළ කටයුතු කරන්න



අපහසුයි. එම නිසා අපි නියම ප්‍රමිතියකට ඒ සියල්ල සකස් කරලයි තියෙන්නේ.

ගුවන් සේවිකාවගේ උස ගැන කතා කිරීමේදී මේ ගැනත් සඳහන් කළ යුතුම වෙනවා. ගුවන් යානයක් තුළ රඳවා අති හදිසි ආපදා ආම්පන්න සහ මෙවලම් ගබඩා කර ඇත්තේ අඩි හයයි අඟල් පහක උසකින්. ආරක්ෂක උපකරණ සහ ඔක්සිජන් ටැංකි හදිසි අවස්ථාවකදී ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවිකාව ගුවන් යානය තුළ එම කවුන්ටරය මතට උස විය යුතුයි. මොකද හදිසි අවස්ථාවකදී එක් ගුවන් සේවිකාවකට අවම වශයෙන් ගුවන් මගීන් 35ක් පමණ බලා ගන්න වෙනවා. මේ සියලු දෙනාවම හදිසි අවස්ථාවකදී මගීන් බේරාගන්න ඇයට තියෙන කාලය තත්පර 90ක් පමණයි. මගීන් බේරා ගන්න ගමන් ඇය තමාගේ ජීවිතය බේරාගත යුතුයි. එම නිසා ඇය බුද්ධිමත් සහ කඩිසර විය යුතුයි. එම නිසා අපි නිතරම ගුවන් යානයකට ගුවන් සේවිකාවන් තෝරාගැනීමේදී වයස මට්ටම් කිහිපයක් නියෝජනය වන පරිදි සහ පළපුරුදු අතින් ඉහළ නිලධාරීන්ගේ ඇතුළු අඩුම වශයෙන් ගුවන් සේවිකාවන් අට දෙනෙකුගෙන් යුතු කණ්ඩායමක් ගුවන් යානය සඳහා

යොදවන්නේ මෙය ජාත්‍යන්තර නීතියක් අනුවයි.

ගුවන් යානයක් අවධානම් අවස්ථාවක මුහුණදීම සඳහා අවශ්‍ය සියලු ආරක්ෂක උපක්‍රම ප්‍රථමාධාර වැනි සියලු පුහුණුවීම් දින 57ක නෛතික සහ ප්‍රයෝගික පුහුණුවක් තුළින් අපි නවක ගුවන් සේවිකාවන් ලෙස බඳවා ගන්නා යුවතියන්ට කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ පරිශ්‍රයේ පිහිටා තිබෙන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ පුහුණුවීමේ මැදිරිය තුළදී ලබා දෙනවා. නවක ගුවන් සේවිකාවන් ඉගෙන ගන්නා විෂය කොටස් පිළිබඳ දැනුම මැන බැලීමට පත්ති පැවැත්වෙන දිනවල ලිඛිත පරීක්ෂණ පැවැත්වෙනවා. ඒවා ප්‍රායෝගිකව අත්හදා බලන්න ඔවුන්ට අවස්ථාව ලබා දෙනවා. ඒ විතරක් නෙවෙයි සෑම ගුවන් සේවිකාවක්ම වසරක් තුළ විවිධ පුහුණුවීම්වලට යොමුකර පවත්වන විභාගවලින් ලකුණු 90%ක් ලබාගැනීම අනිවාර්ය වෙනවා. ගුවන් සේවා ඉතිහාසය තුළ අපේ ගුවන් සේවිකාවන්ගේ මැදිහත්වීම මත ගුවන් යානය තුළදී දරුවන් දෙදෙනෙකු ප්‍රසූත කළා. එවැනි කටයුතු සඳහාද ගුවන් සේවිකාවන් විශේෂ පුහුණුවීම් ලබනවා. එම නිසා ගුවන් සේවිකාවක ලෙස කටයුතු කිරීම අපි හිතන තරම් ලෙහෙසි නැහැ.

ගුවන් සේවිකාවක් කියන්නේ ලස්සනට ඇඳගෙන රට රටවල සංචාරය කරන එක විතරයි කියලා අපේ යුවතියන් හිතනවා නම් ඒක වැරදියි. ඇයට ඊට වඩා භාරදුර කාර්යයන් රැසක් පැවරී තිබෙන බව අමතක නොකළ යුතුයි.

නවලිය පුවත්පත ඇසුරිනි



උස ප්‍රමාණය ගැන සැලකිලිමත්වීමේදී අපට තියෙන ලොකු ප්‍රශ්නයක් තමයි ඇතැම් යුවතියන් අපි බලන ඉහත සුදුසුකම් සියලුම සම්පූර්ණ කලත් උස අඩි පහයි අඟල් 2 ප්‍රමාණය සපුරා ගන්න නොහැකි වීම. මෙතනදී අපෙන් බොහෝ යුවතියන් අහන ප්‍රශ්නයක් තමයි ඇයි මේ උස මීට වඩා අඩු නොකරන්නේ කියලා. ඒකට උත්තරේ මේකයි. මුලින් අපි අපේ ගුවන් සමාගමේ ගුවන් සේවිකාවන් සඳහා යුවතියන් බඳවා ගත්තේ උස අඩි පහයි අඟල් හතරක් උස අයයි.

# ගුවන් සමාගමක්

## අපේ රටට

### චින්තේ මෙහෙමයි

ඉෂාර ගුණවර්ධන

අපේ රටට හෝ වෙනත් රටකට ගුවන් සේවාවක් තම මෙහෙයුම් ඇරඹීම යනු එම ක්‍රියාවලියෙන් පරිබාහිර පුද්ගලයෙකුට සරල දෙයක් ලෙස හැඟී ගියද එය පසුපස තරමක සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියක් පවතී. එනම් එය ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ක්‍රමවේදයක් අනුව එය සිදු කළ යුතුය. යම් සමාගමක් හෝ රටක් මේ ක්‍රියාවලියෙන් බැහැරව මෙහෙයුම් කරන්නේ නම් එය ජාත්‍යන්තර හීනි සහ සම්මුතීන් උල්ලංඝනය කිරීමක් ලෙසද හැඳින්විය හැකිය.

1947 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින අත්සන් කරන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතිය එසේත් නැති නම් විකාගෝ සම්මුතිය (Chicago Convention) අනුව ඒ හා බැඳුණු සෑම රටකටම ඒ රටෙහි ධරණී ප්‍රදේශයට ඉහළින් පිහිටන ගුවන් සීමාව පිළිබඳව ස්වෛරීත්වයක් ඇති බවටත් අන් රටවල් එයට ගරු කළ යුතු බවටත් සඳහන් වේ.

ඒ අනුව යම් රටකට ඉහළින් ගුවන් යානයක් පියාසර කිරීමට හෝ ඒ රටට ගොඩබදීමට හෝ ඒ රටේ අවසරය ලබා ගත යුතුය. විකාගෝ සම්මුතියෙන් ආවරණය වන්නේ සාමාන්‍ය සිවිල් ගුවන් සේවාවන් වන අතර මේ සඳහා හමුදාමය, රේගු සහ පොලිස් ගුවන් මෙහෙයුම් අයත් නොවේ.

ද්විපාර්ශ්වික ගුවන් සේවා ගිවිසුම් සහ ද්විපාර්ශ්වික ගුවන් සේවා සාකච්ඡා යන කරුණු දෙක වෙන අවධානය යොමු කිරීමේදී රටවල් දෙකක් අතර ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සිදු විය යුත්තේ කුමන ආකාරයෙන් ද යන්න සඳහන් කර දෙපාර්ශ්වයේම එකඟත්වය මත ඇති කරගන්නා ගිවිසුම ද්විපාර්ශ්වික ගුවන් සේවා ගිවිසුම යනුවෙන් හඳුන්වයි. මෙම ගිවිසුමට එළඹීමට පෙර රටවල් දෙකෙහි නියෝජිතයින් අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් එකඟතා සඳහා වන සාකච්ඡා පවත්වන අතර ඒවා ද්විපාර්ශ්වික ගුවන් සේවා සාකච්ඡා ලෙස හැඳින්වේ.

යම් රටවල් දෙකක් අතර සතියකට මෙහෙයුම්

කළ හැකි ගුවන් ගමන් වාර ගණන කියද, කුමන වර්ගයේ ගුවන් යානා යොදා ගත හැකිද, භාවිතා කළ හැක්කේ කුමන ගුවන් තොටුපළද, එම ගුවන් තොටුපළට පෙර හා පසු මෙහෙයුම් කළ හැකි වෙනත් ගුවන් තොටුපළ මොනවාද, ඒවායින් මගීන් රැගෙන යා හැකිද නොහැකි ද යනාදී ප්‍රධාන විස්තර මෙහි ඇතුළත් වේ. එමෙන්ම ඒ ඒ රටෙන් මෙහෙයුම් කළ හැකි අනුමත ගුවන් සමාගම් මොනවාද යන කරුණු මෙන්ම තවත් බොහෝ තොරතුරු මෙම ගිවිසුම් සඳහා ඇතුළත් කර ඇත.

දැනට ශ්‍රී ලංකාව රටවල් 66ක පමණ සංඛ්‍යාවක් සමග මෙවන් ගිවිසුම් වලට එළඹ ඇති අතර තවත් රටවල් සමග සාකච්ඡා පවත්වමින් සිටී.

මෙහිදී යම් කිසි රටකට ගුවන් සමාගමකට අපේ රටට හෝ අපේ රටේ ගුවන් සමාගමකට එම රටට හෝ මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය අවස්ථාවන් හිදී අදාළ ගුවන් සමාගම විසින් අනෙක් රටේ පවතින ගුවන් සේවාව සම්බන්ධ රජයේ ආයතනයට (අමාත්‍යාංශයට හෝ ගුවන් සේවා අධිකාරියට හෝ දෙපාර්තමේන්තුවට) ලිඛිත ඉල්ලීමක් කළ යුතු වේ. ඉන් අනතුරුව මෙම ඉල්ලීම අදාළ



යම් රටවල් දෙකක් අතර සතිශතට මෙහෙයුම් කළ හැකි ගුවන් ගමන් වාර ගණන කීයද, කුමන වර්ගයේ ගුවන් යානා යොදා ගත හැකිද, භාවිතා කළ හැක්කේ කුමන ගුවන් තොටුපළද, එම ගුවන් තොටුපළට පෙර හා පසු මෙහෙයුම් කළ හැකි වෙනත් ගුවන් තොටුපළ මොනවාද, ඒවායින් මගීන් රැගෙන යා හැකිද, නොහැකිද යනාදී ප්‍රධාන විස්තර මෙහි ඇතුළත් වේ. එමෙන්ම ඒ ඒ රටවල් මෙහෙයුම් කළ හැකි අනුමත ගුවන් සමාගම් මොනවාද යන කරුණු මෙන්ම තවත් බොහෝ තොරතුරු මෙම ගිවිසුම් සඳහා ඇතුළත් කර ඇත.

ආයතනය විසින් එම රටවල් දෙක අතර තිබෙන ගුවන් සේවා ගිවිසුම සමග සංසන්දනය කරනු

ලබන අතර සමහර අවස්ථාවන්හිදී ගිවිසුම අත්සන කරන විටදීම මෙම සමාගම් ඇතුළත් කර තිබීමට හැකිය. එසේ වන්නේ නම් මෙවැනි ඉල්ලීමක් කළ යුතු

නොවේ.  
අදාළ රටවල් දෙක අතර ගිවිසුමක් පවතී නම් පළමුව ඒ හා අදාළ ගුවන් සමාගම තම රටට මෙහෙයුම් කිරීම සඳහා ගුවන් සමාගම අයිති රට විසින් නම් කර තිබෙනවාද යන වග සොයා බැලිය යුතුය. මෙහිදී ගිවිසුමේ අදාළ ගුවන් සමාගම නම් කර තිබිය යුතුය. එසේ නොමැති විට පළමුව රටවල් දෙක අතර සාකච්ඡා කර දෙපාර්ශවයේම එකඟත්වය මත අදාළ නම් කිරීම



සිදු කරනු ලබයි. ඉන්පසුව ගුවන් සේවා ගිවිසුමේ ප්‍රකාර, එහි සඳහන් සීමාවන්ට යටත්ව අදාළ මෙහෙයුම් සඳහා අනුමැතිය



ගුවන් සේවා ගිවිසුමක හැඟි රටක සම්බන්ධයෙන් අදාළ ඉල්ලීම් ලැබුණේ නම් රටවල් දෙකේ ආයතන දෙක සාකච්ඡා ආරම්භ කර ගිවිසුමකට එළඹීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. එහෙත් ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවය මත තාවකාලික අනුමැතියක් ලබා දීමට හැකි අතර යථා කාලයේදී ගුවන් සේවා ගිවිසුමකට යා යුතුය.

**ලබා දීමට හැකිය.**

ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් නැති රටක් සම්බන්ධයෙන් අදාළ ඉල්ලීම් ලැබුණේ නම් රටවල් දෙකේ ආයතන දෙක සාකච්ඡා ආරම්භ කර ගිවිසුමකට එළඹීමට කටයුතු කරනු ලැබේ. එහෙත් ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවය මත තාවකාලික අනුමැතියක් ලබා දීමට හැකි අතර යථා කාලයේදී ගුවන් සේවා ගිවිසුමකට යා යුතුය.

ඉන් අනතුරුවද සම්පූර්ණ විය යුතු තවත් කරුණු කීපයක් පවතී. බලපත්‍ර ලබා ගැනීම. ගුවන් සමාගමේ සුදුසුකම් පරීක්ෂා කර අදාළ මෙහෙයුම් සඳහා සුදුසුකම් සපුරා තිබේ නම් පමණක් අදාළ බලපත්‍ර නිකුත් කරනු ලබයි. එසේ නැතහොත් නම් එම

**අඩුපාඩු සපුරා ගත යුතුය.**

බලපත්‍ර ලබා ගැනීමෙන් පසු එම සමාගමේ මෙහෙයුම් සඳහා වන කාල සටහනට අනුමැතිය ලබා දිය යුතුය. එයද අදාළ ගිවිසුමේ තිබෙන කරුණු පදනම් කර ගනිමින් (වාර ගණන, ගුවන් යානා වර්ගය, අතරමැදි සහ පසුව මෙහෙයුම් කරන ගුවන් තොටුපළ ආදිය) ලබා දෙනු ලබයි.

මින් පසුව අදාළ ගුවන් තොටුපළ සඳහා වන ගෙවීම් ආදිය පිළිබඳව එකඟතාවයකට පැමිණීමෙන් අනතුරුව තම මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ හැකිය. ශ්‍රී ලංකාවේ දී නම් අනිවාර්යයෙන් එම සමාගම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලාංකීය සමාගමක් නියෝජිතයෙකු ලෙස කටයුතු කළ

යුතු වේ. නැතහොත් ගුවන් සමාගමේ ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්යාලයක් දේශීය සමාගමක් ලෙස ලියාපදිංචි කළ යුතුය. එමෙන්ම මහ බැංකුව සමග අදාළ මූල්‍ය මෙහෙයුම් එකඟතා වලට ද පැමිණිය යුතු වේ.

මෙම කරුණු සියල්ල සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු අදාළ සමාගමට සිය මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමේ අවස්ථාව හිමි වන අතර එම මෙහෙයුම් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නිරන්තර අධීක්ෂණයට ලක් වේ.

මෙහිදී විශේෂයෙන් අදාළ බලපත්‍ර, කාල සටහන්, අනුමැතීන් ආදිය කලින් කලට යාවත් කාලීන කළ යුතු වේ. මෙහෙයුම් පිළිබඳ සංඛ්‍යා ලේඛන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට මාසිකව ලබා දිය යුතු වන අතර මගීන් ගෙන් ගුවන් ටිකට් පත නිකුත් කරන අවස්ථාවේ දී එකතු කරනු ලබන බදු නිසි පරිදි ඒ ඒ ආයතන වලට යොමු කිරීමද මෙහිදී අනිවාර්යයෙන්ම සිදු කළ යුතු කරුණු අතර වේ.

# රාජකීය, ශාන්ත තෝමස් ක්‍රිකට් ගැටුමේ

කාසිය ගුවනින් ගෙන වියි

රාජකීය සහ ශාන්ත තෝමස් විද්‍යාලයන්හි 135 වන ක්‍රිකට් ගැටුම පසුගිය මාර්තු මස 13 දින කොළඹ එස් එස් සී ක්‍රීඩාංගණයේ දී අති උත්කර්ෂවත් අන්දමින් ආරම්භ විය. එහි ආරම්භය වර්ෂාවත් කරමින් තරඟයේ කාසියේ වාසිය උරගා බලන ලද කාසිය ගුවනින් රැගෙන එන ලද්දේ ස්කයි ක්ලබ් ආයතනය විසිනි. මෙය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වරට නාගරිකව ඉදිරිපත් කරන ලද අංගයක් වූ අතර ස්කයි ක්ලබ් ආයතනයේ හිමිකාරීත්වය දරන්නේ සුරේන් ද සිල්වා මහතා විසිනි. ගුවන් කර්මාන්තය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඉතා වේගයෙන් ජනප්‍රිය වෙමින් පවතින අතර එහි තවත් ආකර්ෂණීය ඉසව්වක් ලෙස පැරාමෝටරින් හඳුන්වාදිය හැක.



**Para-motoring into the Royal Thomian 135th Cricket encounter**



## ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ දී උණුසුම් වායු බැලූනයක් තුළ විවාහ මංගල්‍යයක්



පසුගිය මාර්තු මස 05 දා ඉහළ අහසේ උණුසුම් වායු බැලූනයක් තුළ ශ්‍රී ලංකා ගුවනේ දී සිදුකරන ලද විවාහ උත්සවයක් පිළිබඳ තොරතුරු වාර්තා විය. ගුවනේදී සාමාන්‍ය පරිදි උත්සවාකාරයෙන් එම අවස්ථාව සමරන ලද අතර නැවත පොළවට ළඟා වීමෙන් අනතුරුව විවාහ මංගල්‍ය වාරිත්‍ර කටයුතු ද සිදුකර ඇත.

# ගුවන් යානා අතුරුදන් වීමේ ඉතිහාසය

නිලෙන් තේන්කෝන්

මැලේසියානු ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයිං 777 (B 777) මාදිලියේ මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානයක් මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් සිට චීනයේ බීජිං දක්වා මගීන් 227 සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 12 දෙනකු සමගින් පියාසර කරමින් තිබිය දී 2014 මාර්තු මස 08 දින උදෑසන අග්නිදිග ආසියානු මුහුදු සීමාවේ දී අතුරුදන් විය. ගුවන් යානයට සත්‍ය වශයෙන්ම සිදුවූයේ කුමක් ද යන්න මෙම සටහන තබන මොහොත වන විටත් නිශ්චිතවම හඳුනාගෙන නොමැති නමුත් මැලේසියානු ගුවන් සේවා ආයතනය ප්‍රමුඛ ආයතන රැසක්ම විදේශ රටවල් රැසක් ද සමගින් අතුරුදන් වූ මෙම යානය සෙවීමේ මෙහෙයුම් වල නිරතව සිටී.

ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව අධ්‍යයනය කරන විට මෙවන් අතුරුදන් වීම් බොහොමයක් ඉතිහාසය පුරාවට වාර්තා වේ. ඒ අතරින් සිදුවීම් කිහිපයක අවශේෂ පසුකාලීනව සොයාගත් නමුත් ඒ හා සම්බන්ධ සිද්ධීන් සලකා බැලීමේ දී යම් ගුප්තභාවයක් ඇති බව ද හැඟියයි.

මෙතෙක් ලොව සිදුවූ දරුණුතම ගුවන්යානා අතුරුදන් වීම් සම්බන්ධයෙන් පාඨක ඔබ දැනුවත්

කිරීමට ගුවන්සර අප මෙම ලිපිය හරහා අදහස් කරන්නෙමු.



ආමේලියා එර්හාර්ට් ලොව වටා ගුවනින් සංචාරය කරන අතරතුර දී අතුරුදන් වීම

යුරෝගාමී ඇමරිකානු ගුවන් නියමුවරියක වූ ආමේලියා එර්හාර්ට් (Amelia Earhart) ලොව වටා ගුවනින් ගමන් කිරීමේ අදහසින් සිය සහායක නියමු ෆෙඩ් නූනන් (Fred Noonan) ද සමගින් ඇයට අයත්ව තිබූ ලොක්හීඩ් (Lockheed Model 10 Electra) ගුවන් යානයේ නැගී ගමන් ආරම්භ කළ අතර 1937 ජූලි මස 02 දින පැසිෆික් සාගරයට ඉහළ අහසේ දී ගුවන් යානය අතුරුදන් විය. මෙම අවස්ථාව වන විට ඇය සිය ගමනින් තුනෙන් දෙකක ප්‍රමාණයක් ම සම්පූර්ණ කර තිබූ අතර මෙතෙක් ඇය හෝ ඇය ගමන් ගත් ලොක්හීඩ් ගුවන් යානය පිළිබඳ කිසිදු තොරතුරක් වාර්තා වී නොමැත.

වර්ෂ 1897 ජූලි මස 24 දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ කන්සාස් හි දී උපත ලද ආමේලියා 1932 වසරේ දී ලොක්හීඩ් වර්ගයේ ගුවන් යානයක් ම උපයෝගී කර ගනිමින් කැනඩාවේ සිට උතුරු අයර්ලන්තය දක්වා අත්ලාන්තික් සාගරය හරහා පියාසර කරමින් වාර්තාවක් තබා ඇත්තේ තනිව ගුවනින් අත්ලාන්තික් සාගරය තරණය කරන ලද ලොව ප්‍රථම කාන්තාව ලෙසය.



ඇමරිකානු සංගීතඥ ග්ලේන් මිලර් රැගත් ගුවන් යානය ඉංග්‍රීසි ඇළ (English Channel) ට ඉහළින් පිහිටි ගුවන් කලාපයේ දී අතුරුදන් වීම

1904 මාර්තු මස 01 දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ උපත ලද ග්ලේන් මිලර් (Glenn Miller) සුප්‍රකට ඇමරිකානු Big Band හි සංගීතඥයෙක් වූ අතර වරෙක ඔහු එහි කණ්ඩායම් නායකයා ද විය. එළඹෙන නත්තල් සමය වෙනුවෙන් ඇමරිකානු මිත්‍ර පාර්ශවික හමුදා අනුබණ්ඩ යන්හි සිටි සෙබළුන් හට සංගීතමය අත්දැකීමක් ලබාදීම ඔහු ප්‍රමුඛ සංගීත ශිල්පීන්ට පැවරුණ වගකීමයි. යුරෝපාකරයේ නගර රැසක සංදර්ශන ගණනාවක් පවත්වා අවසන් ප්‍රසංග මාලාව සඳහා 1944 දෙසැම්බර් මස 15 දින එක්සත් රාජධානියේ සිට ප්‍රංශයේ පැරිස් නුවර දක්වා ගුවනින් ගමන් කිරීම වඩාත් යෝග්‍ය බව මිලර් ප්‍රමුඛ සඟයින්ගේ අරමුණ විය.

මෙම ගමන සඳහා ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවට අයත් UC-64 මාදිලියේ ගුවන් යානයක් වෙන්කර තිබුණි. ගුවන් ගමන අතරවාරයේ දී ඉංග්‍රීසි ඇළ පිහිටි කලාපයට ඉහළින් පිහිටි



ගුවන් කලාපයේ දී ගුවන් යානය අතුරුදන් විය. මෙම සිදුවීම සිදුවී දශක 7 කට ආසන්න මෙම වකවානුව වන තෙක්ම ගුවන් යානය හෝ එහි ගමන් ගත් සංගීතඥ ග්ලේන් මිලර් ඇතුළු පිරිස පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් වාර්තා වී නොමැත.



බර්මිසුඩා ත්‍රිකෝණයේ දී ඇමරිකානු ගුවන් යානා 06 ක් එක් දිනෙක දී අතුරුදන් වීම

චාල්ස් ටේලර් (Charles Taylor) යනු දෙවන ලෝක යුධ සමයේ සිටි අති දක්ෂ ප්‍රහාරක ගුවන් යානා නියමුවෙකි. ඔහු සේවය සැපයූයේ ඇමරිකානු නාවික හමුදාවෙහි ගුවන් හට බණ්ඩයට ය. පසුව ඔහුගේ දක්ෂතාවය නිසාම පුහුණුකරු තනතුරකට පත්කරන ලදී. දෙසැම්බර් 05 දින පැහැබර කාලගුණයක් පැවති සවස් යාමයේ ටේලර් ප්‍රමුඛ ගුවන් හට කණ්ඩායමක් පුහුණු පියසැරියක් සඳහා පිටත් විය. මෙම පිරිසට ගුවන් නැවියන් 14 ක්, නියමුවන් 05 ක් සමගින් ඇවෙන්ජර් වර්ගයේ ගුවන් යානා (TBM Avenger) 05ක් ඇතුළත් විය.

ෆ්ලොරිඩා හි පිහිටි ඇමරිකානු නාවික හමුදාවට අයත් ගුවන් මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයෙන් පිරිස ගුවන්ගත වී පැය 11/2 කට පමණ පසු පාලක මධ්‍යස්ථානය ඇමතු ටේලර් පවසා ඇත්තේ තමන් ගුවනේ සිටින ස්ථානය

පිළිබඳව කිසිදු අදහසක් තමන් ප්‍රධාන පිරිසට නොමැති බවත් මාලිමා යන්ත්‍ර සියල්ල අක්‍රීය වී ඇති බවත් ය. ඉන් සුළු මොහොතකට පසු ගොඩබිම සමග සියළු සබඳතා ඇණහිටි අතර ගුවන් යානා 05 සහ එහි ගමන් ගත් සාමාජිකයන් පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් පාලක මධ්‍යස්ථානයට වාර්තා නොවුණි.

අනතුරුව මෙම ගුවන්යානා වලට සිදුවූයේ කුමක් ද යන්න දැනගැනීම සහ යම් අනතුරක් සිදුවී ඇත්නම් බටපිරිස් බේරාගැනීම වෙනුවෙන් ජලවර ගුවන් යානයක් පිටත් කර යවන ලද්දේ 13 දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් සමගිනි. එම ගුවන් යානය ද ආපසු ගොඩබිමට නොපැමිණියේ සියල්ලන්ම පුදුමයට පත්කරවමිනි. මෙම සිදුවීම ෆ්ලයිට් 19 (Flight 19) ලෙස හඳුන්වනු ලබයි.

මෙම අතුරුදන් වීම සිදුව ඇත්තේ බර්මිසුඩා ත්‍රිකෝණයට අයත් කලාපයේ දීය

බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට (BSAA) අයත් ගුවන් යානයක් ඇන්ඩ්ස් කඳුකරයට ඉහළින් පියාසර කරමින් තිබියදී අතුරුදන් වීම



බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට (BSAA) අයත් ඇවුරෝ ලන්කේස්ට්‍රයේ (Avro Lancaster) මාදිලියේ ගුවන් යානයක් ආජන්ටිනා

සිට විලී දක්වා පියාසර කරමින් තිබියදී අතුරුදන් වූ බව වාර්තා විය. අගෝස්තු මස 02 දින සිදුවූ මෙම සිදුවීම හේතුවෙන් යානයේ ගමන්ගත් මගීන් 06 දෙනා සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 05 දෙනා පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් වාර්තා නොවිණ.

අවසන් වරට ගුවන් යානය ඇන්ඩ්ස් කඳුකරයට ඉහළ අහසෙහි ගමන්කර ඇති අතර ගුවන් නියමුවා වූයේ දෙවන ලෝක යුධ සමයේ සුවිසල් මෙහෙයක් සිදුකළ රෙජිනෝල්ඩ් කුක් ය. යානය අතුරුදන් වන්නට සුළු මොහොතකට පෙර විදුලි පණිවුඩ මගින් විලී හි සැන්ටිගෝ ගුවන් තොටුපොළ සමග සබඳතා පවත්වා ඇති යානයට ගොඩබැස්සවීමට තිබී ඇත්තේ තවත් මිනිත්තු කිහිපයක් පමණි.

1998 වසරෙහි දී ආජන්ටිනා ජාතික කඳු තරණය කරන්නන් දෙදෙනෙකු විසින් ගුවන් යානා එන්ජිමක ශේෂ කොටස් සහ රෙදි තීරු කිහිපයක් ට්‍රපුන්ගටෝ කඳු පන්තියේ අඩි 15,000ක පමණ උච්චයක දී සොයා ගන්නා ලද අතර ඒවා මෙම ගුවන් යානයේ යයි සැක කළ ද නිශ්චිතවම එය සනාථ කර නැත.

බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට අයත් ගුවන් යානයක් බර්මිසුඩා ත්‍රිකෝණයේ දී අතුරුදන් වීම



මෙම සිදුවීම බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට (BSAA) අයත් දෙවන ගුවන් යානයේ අතුරුදන් ව ලෙස සටහන් වේ. ශාන්ත මරියා සිට බර්මිසුඩාව දක්වා ගමන් කරමින් තිබූ ඇවුරෝ ටුඩෝර් (Avro Tudor IV) වර්ගයේ ගුවන් යානයකට

හදිසියේ ඇතිවූ ප්‍රවණිත සුළං ධාරාවක් හේතුවෙන් පහළ උච්චයක ගමන් කරන්නට සිදුවිය.

ගුවන් ගමන් කාලය පැය 12 ක්වූ අතර මගීන් 25ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 06ක් යානයේ ගමන් කර ඇත. දෙවන ලෝක යුධ සමයේ විරෝධාර සෙන්පතියකු වූ එයාර් මාර්ෂල් සර් ආතර් කොනින්ග්හම් ද ඒ අතර විම විශේෂ ය. අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට ඉන්ධන ද යානය සතුව තිබූ අතර යානය පාලනය කිරීමට යම් අපහසුතාවයක් පවතින බව ගුවන් නියමුවා පාලන මධ්‍යස්ථානයට දන්වා තිබිණ. ඉන් මද වේලාවකට පසු යානය පාලන මධ්‍යස්ථානය සමග පැවති සම්බන්ධතා සියල්ල නැවතී ඇත.

1948 ජනවාරි මස 30 දින සිදුවූ මෙම ගුවන් ගමන ඉතිහාසයට එක් වන්නේ ගමනාන්තය වෙත පියාසර නොකළ නිසාවෙන් මෙන්ම ගුවන් යානය හෝ ගමන්ගත් මගීන් පිළිබඳව කිසිදු හෝඬුවාවක් නොලැබුණ හෙයිනි.

**පියාසැරුම් අංක 191 (Flight 191) හි පවතින ගුප්ත භාවය**



මෙම පියාසැරුම් අංක 191 (Flight 191) යන්න ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට තරමක් අභාග්‍ය සම්පන්න අංකයක් වී ඇත. මෙම අංකය සතුව කිසියම් ගුප්තභාවයක් පවතින බවට ද ක්ෂේත්‍රය තුළ මතයක් නිර්මාණය වී ඇත.

1967 නොවැම්බර් 15 දින X-15 අභ්‍යවකාශ යානය පර්යේෂණ

පියාසැරියක් සිදුකරමින් සිටිය දී අනතුරකට ලක්වීමෙන් එහි සිටි ගුවන් නියමු මයිකල් ඇඩම්ස් මිය ගියේ ය. තාක්ෂණික දෝෂයක් හේතුවෙන් යානය විනාශ වන විට ගුවන් කාලය විනාඩි 10 ක් සහ තත්පර 35 ක් වූ අතර ගමන් කළ දුර කිලෝමීටර 81 කි. මෙම අභ්‍යවකාශ යානයේ පියාසැරුම් අංකය 191 (Flight 191) වේ.

ප්‍රින්චොර් (Prinair) ගුවන් සමාගමට අයත් ඩී හැවිලන්ඩ් (De Havilland) මාදිලියේ ගුවන් යානයක් මගීන් 18ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් දෙදෙනෙකු සමගින් අනතුරට ලක්වූයේ 1972 ජූනි මස 24 දිනය. මෙම ගුවන් ගමනේ පියාසැරුම් අංකය 191 (Flight 191) වූ අතර යානය ගොඩබැස්සවීමට යාමේ දී ගුවන් නියමුවාගෙන් සිදුවූ අතපසුවීමක් මෙම අනතුරට හේතුව බව පසුව තහවුරු වී තිබිණ. මෙම අනතුරින් යානයේ ගමන් ගත් 05දෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත් විය.

ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට (American Airlines) අයත් MD-10 මාදිලියේ ගුවන් යානයක් අනතුරට පත්වූයේ යානයේ ගමන් ගත් 271 දෙනා සහ තවත් ගොඩබිම සිටි වැසියන් දෙදෙනෙකුට ද මරු කැඳවමිනි. ලොව සිදුවූ බිහිසුණුම ගුවන් අනතුරු අතරින් එකක් වන

මෙම අනතුර සිදුවූයේ 1979 මැයි මස 25 දින ය. යානයේ එන්ජිමෙහි සිදුවූ කාර්මික දෝෂයක් අනතුරට හේතුව බව හෙළිදරවු වූ අතර අවිධිමත් නඩත්තුව එයට හේතුව බව ද පසුව සොයා ගැනින. විකාගෝ සිට ලොස් ඇන්ජලීස් දක්වා සිදුවූ මෙම ගුවන් ගමනේ පියාසැරුම් අංකය ද 191 (Flight 191) විය.

1985 අගෝස්තු මස 02 දින ඇමරිකානු ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගමට (Delta Airlines) අයත් ලොක්හීඩ් ට්‍රයිස්ටාර් (Lockheed Tri-Star) වර්ගයේ ගුවන් යානයක් ඇමරිකානු ඩලාස් හි සිට ලොස්ඇන්ජලීස් දක්වා පියාසර කරමින් සිට ඇත්තේ මගීන් 152 ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සමාජිකයින් 11 ක්ද සමගිනි. අයහපත් කාලගුණික තත්වය හමුවේ ඇතිවූ අතුණු කුණාටුවකට හසුවී තිබිය දී යානය අනතුරට ලක්වූ අතර ගුවන් නියමුවාගේ අතපසුවීමක් අනතුරට හේතුව බව පසුව අනාවරණය විය. පියාසැරුම් අංක 191 (Flight 191) දරන මෙම ගුවන් ගමන අතර වාරයේ සිදුවූ අනතුරින් යානයේ ගමන් ගත් 136 දෙනා සහ සාමාන්‍ය වැසියකු ද මිය ගියේ ය.

2012 මාර්තු මස 27 දින ඇමරිකානු ජෙට්බ්ලූ ගුවන් සමාගම (JetBlue Airlines) අයත් එයාර් බස් 320 (A 320) ගුවන් යානයක් තුළ

**1972 ඔක්තෝබර් මස 13 දින සිදුවූ මෙම ගුවන් ගමන යෙදී තිබුණේ මහරම් ඇන්දීස් කඳුකරයට ඉහළිනි. කඳුකර කලාපයේ දී ගුවන් නියමුවාට යානය පාලනය කිරීමට ඇතිවූ අපහසු තත්වයක් හේතුවෙන් මෙම අනතුර සිදුවූ අතර මෙම අනතුරින් යානයේ ගමන් ගත් 45 දෙනෙකු අතුරින් 29 ජීවිතක්ෂයට පත්විය. නමුත් ගුවන් ගමන් අංක 571 වන මෙම ගුවන් ගමන වාර්තා පොත් අතරට එක්වන්නේ දිවි ගළවා ගත් මගීන් 16 දෙනා අනතුර සිදුවූ දින 72 කට පසු කඳු තරණය කරන්නන් පිරිසක් වෙත හමුවීමත් සමගය.**

සිදුවූයේ අසුරුව සිදුවීමකි. සහාය ගුවන් නියමුවා විසින් ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවා නියමු කුටිය තුළ සිරකිරීමේ සිද්ධියකින් පසු යානයේ ගමන් ගත් මගීන් මැදිහත් වී සහාය නියමුවා පාලනය කර පසුව ගුවන් යානය වෙනත් ගුවන් තොටුපොළකට යොමුකරන ලදී. මෙම සිදුවීමෙන් කිසිදු අනතුරක් සිදු නොවූ අතර මෙම ගුවන් ගමනේ පියාසැරුම් අංකය ද 191 (Flight 191) විය.

මෙවැනි සිදුවීම් ගණනාවක් සිදුවූ නිසා ගුවන් ගමන් අංක 191 බොහෝ ගුවන් සමාගම් ප්‍රතික්ෂේප කරයි.

බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට අයත් ඇවුරෝ ටුඩෝර් ගුවන් යානයක් අතුරුදන් වීම

බ්‍රිතාන්‍ය දකුණු ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට (BSAA) අයත් අයත් ඇවුරෝ ටුඩෝර් (Aver Tudor) ගුවන් යානයක් 1949 ජනවාරි 17 දින බර්මිසුඩා සිට ජමෙයිකාව දක්වා පියාසර කරමින් තිබිය දී බර්මිසුඩා ත්‍රිකෝණ කලාපයේ දී යානය අතුරුදන් විය. යානයේ ගමන්ගත් 20 දෙනා පිළිබඳව හෝ යානය පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් මෙතෙක් අනාවරණය වී නොමැත.

එමෙන්ම මෙම අතුරුදන් වීම සිදුවන අවස්ථාව වන විට පැහැදිලි කාලගුණික තත්වයක් තිබූ බවත් යානය හා පාලක මධ්‍යස්ථානය අතර සම්බන්ධතාවය අපැහැදිලි අන්දමින් සිදුවූ බවත් වාර්තා වී ඇත.

1972 වසරේ ඇන්දීස් කඳුකරයේ දී



සිදුවූ ගුවන් අනතුර

ෆෙයාර්චයිල්ඩ් Fairchild FH 227D) වර්ගයේ ගුවන් යානයකින් උරුගුවේ සිට විලී දක්වා ගමන් කිරීමට ගුවන් මගීන් පිරිසක් සූදානම් වූ අතර උරුගුවේ ජාතික රග්බි කණ්ඩායමේ සාමාජික පිරිසක් ද මේ අතර විය. 1972 ඔක්තෝබර් මස 13 දින සිදුවූ මෙම ගුවන් ගමන යෙදී තිබුණේ මනරම් ඇන්දීස් කඳුකරයට ඉහළිනි.

කඳුකර කලාපයේ දී ගුවන් නියමුවාට යානය පාලනය කිරීමට ඇතිවූ අපහසු තත්වයක් හේතුවෙන් මෙම අනතුර සිදුවූ අතර මෙම අනතුරින් යානයේ ගමන් ගත් 45 දෙනකු අතුරින් 29 ජීවිතක්ෂයට පත්විය. නමුත් ගුවන් ගමන් අංක 571 වන මෙම ගුවන් ගමන වාර්තා පොත් අතරට එක්වන්නේ දිවි ගලවා ගත් මගීන් 16 දෙනා අනතුර සිදුවී දින 72 කට පසු කඳු තරණය කරන්නන් පිරිසක් වෙත හමුවීමත් සමගය.

අවම පහසුකම් සහිතව ඔවුන් මෙම දින 72 ගතකර ඇත්තේ දැඩි දුෂ්කරතා මැදිනි.



රිජ්ජ්තු ගුවන් සමාගමේ බෝයිං 767 ගුවන් යානයක් අත්ලාන්තික් සාගරයේ දී අතුරුදන් වීම

1999 ඔක්තෝබර් මස 31 දින සිදුවූ මෙම ගුවන් අනතුරින් මගීන් 203ක් සහ යානයේ ගුවන් කාර්යමණ්ඩලයේ 14 දෙනකු අතුරුදන් විය. ලොස් ඇන්ජලීස් සිට කයිරෝ දක්වා මෙම ගුවන් ගමන යෙදී තිබූ අතර අත්ලාන්තික් සාගරයට ඉහළින් යානය ගමන් කරමින් තිබිය දී මෙම අතුරුදන් වීම සිදුවිය.

අනතුරු විමර්ශණ අංශ මගින් සිදුකරන ලද පරීක්ෂණ මගින් හෙළිදරවු වූයේ ගුවන් යානයේ ඇතිවූ කාර්මික දෝෂයක් අනතුරට හේතුව බව අනාවරණය කරගෙන ඇත. එහෙත් යානයේ කිසියම් සිදුවීමක් ද සිදුව ඇති බව වාර්තා වේ. එනම් රිජ්ජ්තු ගුවන් සමාගමේ නිලධාරියෙකු ද මෙම යානයේ ගමන් ගෙන ඇති අතර ඔහු හා වෙනත් මගී කාන්තාවක් අතර සිදුවූ සිදුවීමක් වෙනුවෙන් සහායක නියමුවා විරෝධය දක්වා ඇත. පසුව ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවා අවසන් ගුවන් ගමන ලෙස සහයක නියමුවාට ප්‍රකාශ කර ඇති අතර සහායක නියමුවා ද ප්‍රධාන නියමුවාට එලෙසම ප්‍රකාශ කර ඇත.

ගුවන් යානයේ කළු පෙට්ටියෙහි දත්තයන්ට අනුව අවසන් වැකිය ලෙස සටහන්ව තිබී ඇත්තේ මම ඉතා හොඳින් බව ගුවන් නියමුවා පවසන වැකියකි.

එයාර් ෆ්රාන්ස් ගුවන් සමාගමේ එයාර්බස් 330 යානයක් අතුරුදන් වීම



2009 ජුනි මස 01 දින බ්‍රසීලයේ සිට ප්‍රංශය දක්වා පියාසර කරමින් තිබූ එයාර් ෆ්රාන්ස් ගුවන් සමාගමට අයත් එයාර්බස් 330 (A330) මාදිලියේ ගුවන් යානයක් අත්ලාන්තික් සයුරට ඉහළ ගුවනේ ගමන් කරමින් තිබියදී අතුරුදන් විය. මෙහිදී මගීන් සහ කාර්යමණ්ඩලය 228 ක් අතුරුදන් වූ අතර පසුව මළසිරුරු 154ක් සොයාගන්නා ලදී. යානයේ ගමන් ගත් 74ක් පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් මෙතෙක් වාර්තා වී නොමැත.

2011 මැයි මස දී යානයේ කළු පෙට්ටිය සොයා ගන්නා ලද අතර එහි

දත්තයන්ට සහ අවසන් සන්නිවේදන දත්තයන්ට අනුව යානයේ නල පද්ධතියක අයිස් ස්පටික නිර්මාණය වී ස්වයංක්‍රීය නියමු පද්ධතියට හානි සිදුවී ඇති බව අනතුරු විමර්ශකයන් දක්වා ඇත.

මෙම අතුරුදන් වීම සටහන් වන්නේ එයාර් ෆ්‍රාන්ස් ගුවන් ගමන් අංක 447 (Flight 447) ලෙසය.

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ඉහත සඳහන් පරිදි ගුවන් යානා ගුවනේ දී අතුරුදන් වීම් සිදුවන විට දී ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් යානා දෙකක් ද අතුරුදන් වීම් පිළිබඳව සඳහන් කළ හැකිය.



උපාලි විජේවර්ධන මහතා රැගත් ලියර්ජෙට් 35 යානය අතුරුදන් වීම

එනම් ශ්‍රී ලංකාවේ සුප්‍රකට ව්‍යාපාරික උපාලි විජේවර්ධන මහතා රැගත් ලියර්ජෙට් (Lierjer 35) යානය මැලේසියානු ගුවන් සීමාවේ දී අතුරුදන් වීම සහ දේශීය ගුවන් සමාගමක් වූ ලයන් එයාර් ගුවන් සමාගමට අයත් ඇන්ටනෝව් 24 (Antonov 24) මාදිලියේ ගුවන් යානයක් උතුරු අර්ධද්වීපයේ දී අතුරුදන් වීමයි.

80 දශකයේ ප්‍රධාන පෙළේ ව්‍යාපාරිකයකු වූ උපාලි විජේවර්ධන මහතා උපාලි නමින් ගුවන් සමාගමක් (Upali Aviation) මෙරට ආරම්භ කරන ලද්දේ 1968 වසරේ දීය. ආරම්භයේ දී ආසන 20 කින් සමන්විත ඩී හැවිලන්ඩ් (De Havilland) ගුවන් යානයක් උපාලි ගුවන් සමාගම භාවිත කළ අතර පසුව කුඩා ගුවන් යානා කිහිපයක් ද සිය ගුවන් යානා

සංචිතයට එක්කර ගන්නා ලදී.

දක්ෂ ව්‍යාපාරිකයකු වූ උපාලි විජේවර්ධන මහතා මැලේසියාවේ ද සිය ව්‍යාපාරික කටයුතු පවත්වාගෙන ගොස් ඇත. ඔහුට අයත් ලියර්ජෙට් 35 මාදිලියේ ජෙට් යානයෙන් 1983 පෙබරවාරි මස 13 දින මැලේසියාවේ ක්වාලාලම්පූර් සිට කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ වෙත පැමිණීමට සැලසුම් කර තිබී ඇත්තේ ව්‍යාපාරික කටයුත්තක් සඳහා මැලේසියාවට ගොස් සිටි අවස්ථාවේ දීය. මෙම ගුවන් ගමන සඳහා උපාලි විජේවර්ධන මහතා, ඔහුගේ මැලේසියානු නීතිඥ රත්නම් මහතා, උපාලි සමාගමේ අධ්‍යක්ෂක ආනන්ද මුහන්දිරම් මහතා සහභාගී වී ඇති අතර යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා ලෙස නොයෙල් ආනන්දප්පා ද සහායක නියමුවා ලෙස සිඨිනි සොයිසා මහතා ද කටයුතු කරන විට එස් සේනානායක මහතා යානයේ ගුවන් සේවකයා වශයෙන් කටයුතු කර ඇත.

යානය ගුවන් ගත කර මිනිත්තු 15 ක් පමණ ගතවූ පසු යානය පාලක මධ්‍යස්ථානය හා සමග පැවති සම්බන්ධතා ඇණහිට ඇති බවට වාර්තා වූයේ යානය මලක්කා සමුද්‍ර සන්ධියට ඉහළින් ගුවනේ පියාසර කරමින් තිබිය දීය. මෙම අතුරුදන්වීම සම්බන්ධයෙන් රටවල් ගණනාවක නාවික හමුදා යාත්‍රාවන් උපයෝගී කරගනිමින් පරීක්ෂණ පැවැත්වූව ද අතුරුදන්වීම පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් දැනගැනීමට නොහැකි විය.



ලයන් එයාර් ගුවන් අනතුර

කොළඹ සිට යාපනය දක්වා ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන ගිය ලයන් එයාර් ගුවන් සමාගමට අයත් රුසියාවේ නිෂ්පාදිත ඇන්ටනෝව් 24 (Antonov 24) මාදිලියේ ගුවන් යානයක් 1998 සැප්තැම්බර් මස 29 දින මගීන් 48 ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 07 ක්ද සමගින් යාපනයේ කනකසන්තුරේ ගුවන්තොටොත් ගුවන් ගත වන්නේ රත්මලාන බලා පැමිණීමට ය. ගුවන්ගත වී විනාඩි කිහිපයකින් යානය රේඩාර් තිරයෙන් ඉවත් වූ අතර යානය හෝ මගීන් පිළිබඳව කිසිදු තොරතුරක් නොලැබිණ.

පසුව කුරිරු LTTE ක්‍රිස්තවාදී ප්‍රහාරයකට ලක්ව මෙම ගුවන් යානය මන්නාරමට උතුරින් මුහුදට කඩා වැටුණ බවට කරුණු අනාවරණය වීමත් සමගම නැවත පර්යේෂණ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අනතුරු විමර්ශන කණ්ඩායමේ මූලිකත්වයෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ද සහයෝගය ඇතිව 2013 මැයි මස දී මන්නාරමට උතුරින් වූ මුහුදු සීමාවේ සිදුකරන ලද විමර්ශනයේ දී අතුරුදන් වූ ගුවන් යානයේ යයි සැක කරන ගුවන් යානා එන්ජිම, වෙනත් කොටස් සහ ගමන්කළ මගීන්ගේ හැඳුනුම්පත් සහ ඇඳුම් කොටස් සොයාගන්නා ලද අතර ප්‍රමාණවත් සාක්ෂි නොමැති මෙයින් තවමත් නිසි නිගමනයකට එළඹ නැත.

මෙම ගුවන් අනතුර ඇන්ටනෝව් 24 (Antonov 24) යානා ඉතිහාසයේ සටහන් වන්නේ දරුණුතම අනතුරු අතරින් සිව්වන අනතුර ලෙසය.

# ගුවන් යානා වීදුරු වෙනුවට ඩිජිටල් තිර

එස් - 512 (S-512) වර්ගයේ සුපර්සොනික් ගුවන් යානයක් නිෂ්පාදනය කිරීමට අදහස් කරන සමාගමක් එහි ජනේල වෙනුවට සිහින් ඩිජිටල් තිර භාවිතා කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව විදේශ පුවත් වාර්තා කරයි.

බී බී සී පුවත් සේවය වාර්තා කරන ආකාරයට ස්පයික් එරොස්පෙස් නැමති මෙම සමාගම සුදානම් වන්නේ ගුවන් යානයේ පිටතින් සවි කරන ලද කැමරා ආධාරයෙන් ලබා ගන්නා රූප රාමු අදාළ තිරයේ ප්‍රදර්ශනය කිරීමටයි.

මේ පිළිබඳ අදහස් දක්වමින් එම සමාගම පවසන්නේ ගුවන් යානයක

රාමුව නිර්මාණය කිරීමේදී ඔවුන්ට මුහුණපෑමට සිදුවන ප්‍රතිරෝධය අවම කර ගැනීමේ අභියෝගයට ජනේල ඉවත් කිරීම සාර්ථක විසඳුමක් බවයි.

ගුවන් යානයට ජනේල එක් කිරීමේදී මුහුණපෑමට සිදුවන ගැටළු පිළිබඳ සිය බිලොග් අඩවියේ අදහස් දක්වමින් එම සමාගම තවදුරටත් ප්‍රකාශ කර ඇත්තේ ජනේල සඳහා අමතර ව්‍යුහමය ආධාර යෙදීමට අවශ්‍ය වන බවත් ඒවා අමතරම බරක් ගුවන් යානයට එක් කරන බවයි.

කෙසේ වුවද එම සමාගම S -512 වර්ගයේ සුපර්සොනික් ගුවන් යානය නිකුත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ වසර 2018 දීය.

## Screens to replace windows on S-512 supersonic jet

A company building a supersonic jet says it plans to replace cabin windows with thin display screens embedded in the wall, BBC reports.

Cameras recording outside the aircraft will display pictures on the screens.

Spike Aerospace, which is designing the plane, says drag will be reduced by removing windows, which “cause significant challenges in designing and constructing an aircraft fuselage”.

The S-512 supersonic jet is not expected to launch until 2018.





# ගුවන් තොටුපළ වටා සවාරියක්...

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් විසින් (IATA) CMB යන සංකේත නාමයෙන්ද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) VCBI යනුවෙන්ද හඳුන්වනු බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම (Airport ) Aviation Services (Pvt.) Ltd.) විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. මෙම ගුවන් තොටුපළ සිවිල් සහ හමුදා ගුවන් යානා හැසිරවීම සඳහා භාවිත කරන අතර ශ්‍රී ලංකන් (Sri Lankan Airlines) සහ මිහින් ලංකා (Mihin Lanka) ජාතික ගුවන් සේවා දෙක ඇතුළු විදේශීය ගුවන් සමාගම් 25ක් මෙම ගුවන් තොටුපළ භාවිතයට ගනිමින් සිය ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබයි.

රාජකීය ගුවන් හමුදාව විසින් 1944 දී ගුවන් ධාවන පථයක්

ලෙස භාවිතයට ගත් කටුනායක ගුවන් තොටුපළ 1957 දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව යටතට පවරා ගන්නා ලදී. 1959 දී ජාත්‍යන්තර පියාසර මෙහෙයුම් රත්මලානේ සිට කටුනායක ගුවන් තොටුපළ වෙත ගෙන ගිය අතර එමගින් ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවස්ථාව සැලසුණි. 1963 වන විට වසරකට මගීන් 150,000ක් හැසිරවීමේ ධාරිතාවක් ගුවන් තොටුපළ සතුව පැවතුණි. 1970 දී බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස නම් කරන ලද අතර 1977 දී නැවත කටුනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස නම් කරන ලදුව 1995 දී නැවතත් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ලෙස නම් කරන ලදී.

ගුවන් තොටුපළක් සිදුවන ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව ඔබ දැනුවත් කිරීම මෙම

ලිපියේ ප්‍රධාන අරමුණයි. ගුවන් තොටුපළට ඇතුළු වන ස්ථානයේ සිට ගුවන් යානයකට ඇතුළු වන අවස්ථාව දක්වා මෙන්ම ගුවන් යානයක් ගොඩබසිසවා නැවත ගුවන් තොටුපළින් පිටවන අවස්ථාව දක්වා සවිස්තරාත්මක ඡායාරූප සටහනක් මෙහි දැක්වේ. මෙම ඡායාරූප ලබාගැනීම සඳහා අනගි සහායක් ලබාදුන් ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගමේ මාධ්‍ය ඒකකයට ගුවන්සර විශේෂ ස්තූතිය.

ගුවන් තොටුපළකට ඇතුලු වන ස්ථානයේ සිට ගුවන් යානයට ගොඩවන අවස්ථාව දක්වා විවිධ කාර්යන් සිදු කිරීමට හා විවිධ ස්ථාන පසු කිරීමට ඔබට සිදුවේ. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ සිදුවන එම ක්‍රියාවලිය ඉතා සරලව පහත දැක්වෙන ඡායාරූප මගින් පැහැදිලි කර ගත හැකි වනු ඇති බව අපගේ අදහසයි.



**A journey through the Airport**  
**ගුවන් ගොඩනැගිලි හරහා සවාරියක්**  
**விமான நிலையத்தினூடான பயணமொன்று.**



**Main check point**  
**ප්‍රධාන ආරක්ෂක පරීක්ෂණ ස්ථානය**  
**பிரதான பாரிசோதனை நிலையம்**



**Entrance to Departure Terminal**  
**கிடுக் விதே சர்சன்கடெகி கிவிஐதி லேரடுடு**  
**செல்கைக் கட்டடத் தோகுதிக்கான நுழைவாயில**



**Departure Terminal Lobby**  
**கிடுக் விதே சர்சன்கடெகி ஞாடுநீடெ**  
**செல்கைக் கட்டடத் தோகுதியில் அமைந்துள்ள வரவேற்பிடம்**





**Banks and Offices**  
**වැங்குகளும் அலுவலகங்களும்**



| time  | to / via     | flight  | check in | remarks       |
|-------|--------------|---------|----------|---------------|
| 12:50 | CHENNAI      | UL 127  |          | DEPARTED      |
| 12:50 | KARACHI      | UL 103  |          | DEPARTED      |
| 13:15 | KUWAIT DUBAI | UL 227  |          | GATE CLOSED   |
| 13:15 | LONDON       | UL 503  |          | GATE CLOSED   |
| 13:15 | LONDON       | BD 5206 |          | GATE CLOSED   |
| 13:45 | SHARJAH      | CG 506  |          | CHECK IN      |
| 14:30 | DELHI        | UL 195  |          | CHECK IN      |
| 14:30 | DELHI        | AI 6045 |          | CHECK IN      |
| 14:45 | SINGAPORE    | EK 348  |          | CHECK IN      |
| 15:05 | CHENNAI      | IT 062  | 20       | DELAYED 17:30 |
| 15:05 | CHENNAI      | BA 8912 | 25       | DELAYED 17:30 |

| departures |              |         |          |          |
|------------|--------------|---------|----------|----------|
| time       | to / via     | flight  | check in | remarks  |
| 15:10      | JEDDAH       | UL 281  |          | CHECK IN |
| 15:10      | JEDDAH       | SV 6119 |          | CHECK IN |
| 16:40      | BAHRATN DOHA | UL 203  |          |          |
| 18:30      | MALE         | MH 9689 |          |          |
| 18:30      | MALE         | UL 103  |          |          |
| 18:30      | MALE         | BD 5223 |          |          |
| 18:35      | CHENNAI      | UL 123  |          |          |
| 18:40      | BANGALORE    | UL 171  |          |          |
| 19:15      | MUMBAI       | 9W 255  |          |          |
| 20:45      | DOHA         | QR 303  |          |          |
| 20:45      | DOHA         | UA 1034 |          |          |

**Flight Information Display System**  
**ஓலித் ஓலித் தோரதூர் தூர்ஓகை**  
**பறப்புத் தகவல் காட்சிப்படுத்தல் முறைமை (எவ்.ஐ.டீ.எஸ்)**



**Check-in counters**  
 ஒலிப் புவேஓபறு பரீக்ஷண கவிர  
 பயணச்சீட்டுகளைச் சரிபார்க்கும் கருமபீடம்



**Emigration counter**  
 விஓமக கவிரலி  
 குடிவரவுக் கருமபீடம்



**Business Class lounges**  
 வகைசாரிக அங்கிளே மடுகிளே விளேககார  
 விபகார வகுப்பினருக்ககான மண்டபம



**duty free**

**Duty free shops**  
 கிரடெட் ரகித கக்டீட்  
 தீர்வையற்ற ககடககள்





**Children's play area**  
**ஆடுகிள்களில் துல்லி சதகுகுதல்**  
**பிள்ளைகளுக்காக விளையாட்டுப் பிரதேசம்**



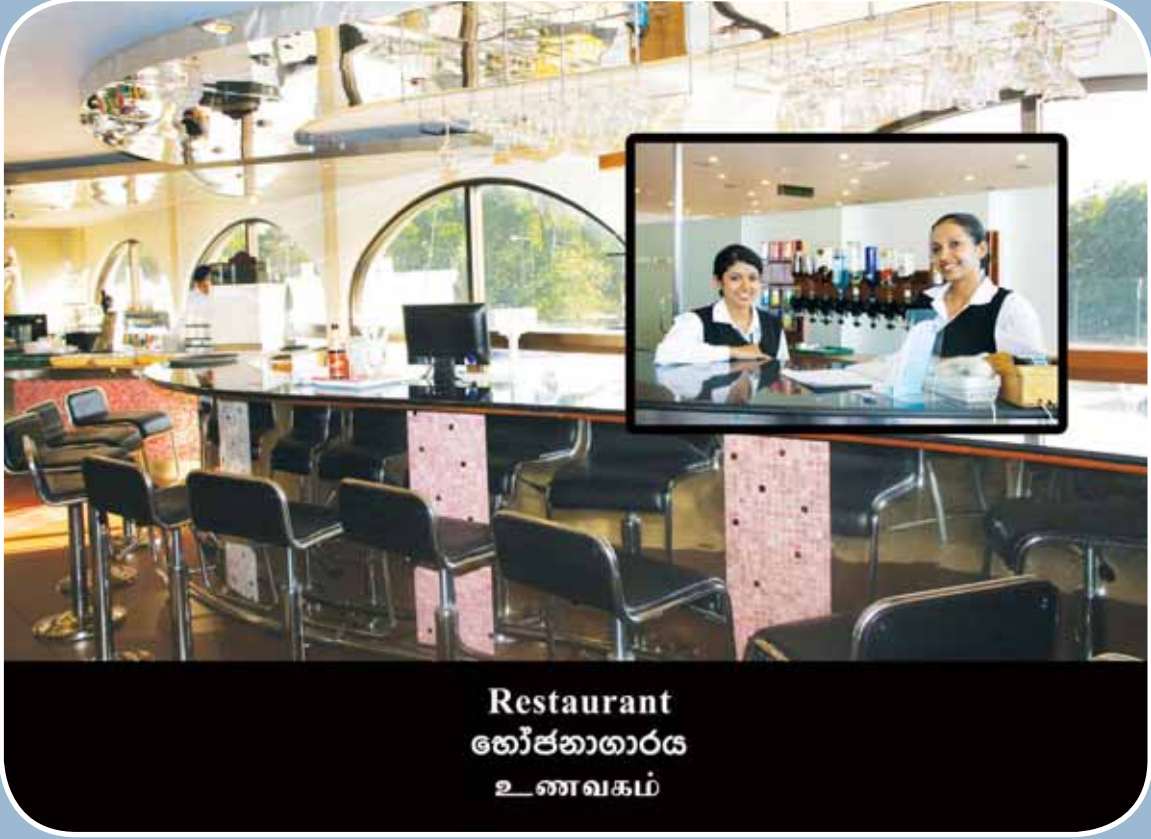
**Passenger facilities**  
**தல் சதகுகுதல்**  
**விமானப் பயணிகளுக்கான வசதிகள்**



**Assisting passengers**  
මගීන්ට සහය වීම  
விமானப் பயணிகளுக்கு உதவி செய்தல்



**Inside Departure Terminal**  
கிடுகீலிமே சரீசனீகை அரதுலக  
உட்புற செல்கைக் கட்டடத் தொகுதி



**Restaurant**  
நேர்சனாதரச  
உனவகம்



**Departure Pier**  
கிடுவீதே சர்டிட  
விமனததே நோக்கிய பயணிகள் செல்கை வழி



**Aerobridges**  
ගඟ ප්‍රවේශ පාලම  
ஆகாய விமானப் பயணிகள் பாலம்



**An aircraft**  
ඉවත් යානයක්  
ஆகாய விமானமொன்று



**Cockpit of an Aircraft**  
ගුවන් නියමු කුටිය  
විමානමොන්‍රීන් විමානියතෘ

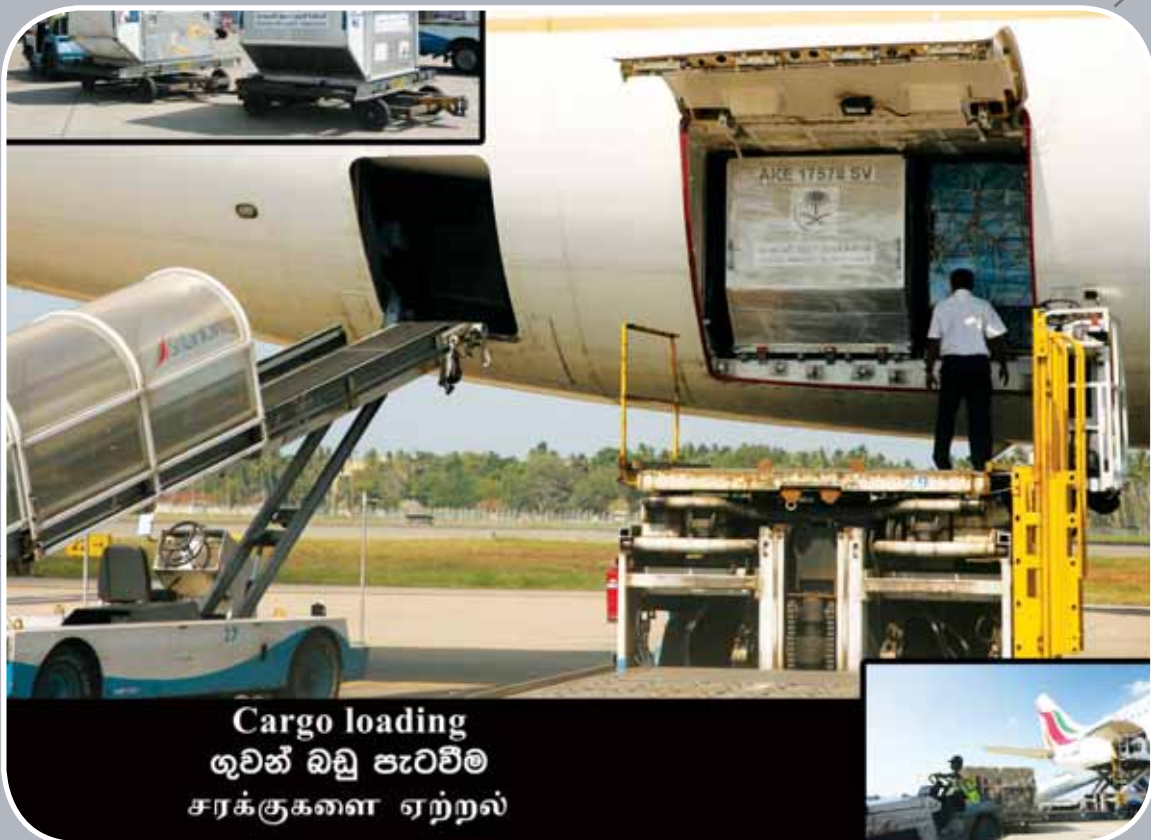


**Aircraft cabin**  
ගුවන් යානයක ඇතුළත





Engineering - maintenance  
 ඉංජිනේරු - නඩත්තු



Cargo loading  
 ගුවන් බඩු පැටවීම  
 ජරාක්රමයෙන් ඉටුකිරීම



**Loading catering**  
 මගී ආහාර සැපයීම  
 விமானப் பயணிகளுக்கான உணவினை விமானத்தில் ஏற்றல்



**Auxiliary Power Units (APUs)**  
 සහායක බලශක්ති ඒකක  
 துணை வலுவூட்டல் அலகுகள் (ஏ.பி.யூ)



**Fuelling the Aircraft**  
ඉවන් යානයකට ඉන්ධන පිරවීම  
விமானத்திற்கு எரிபொருள் நிரப்பல்



**Taxiing on the taxiway**  
ප්‍රවේශ ධාවන පථයක ගමන් කිරීම  
துணை இறங்கு தரையில் விமானம் பயணித்தல்



Take off

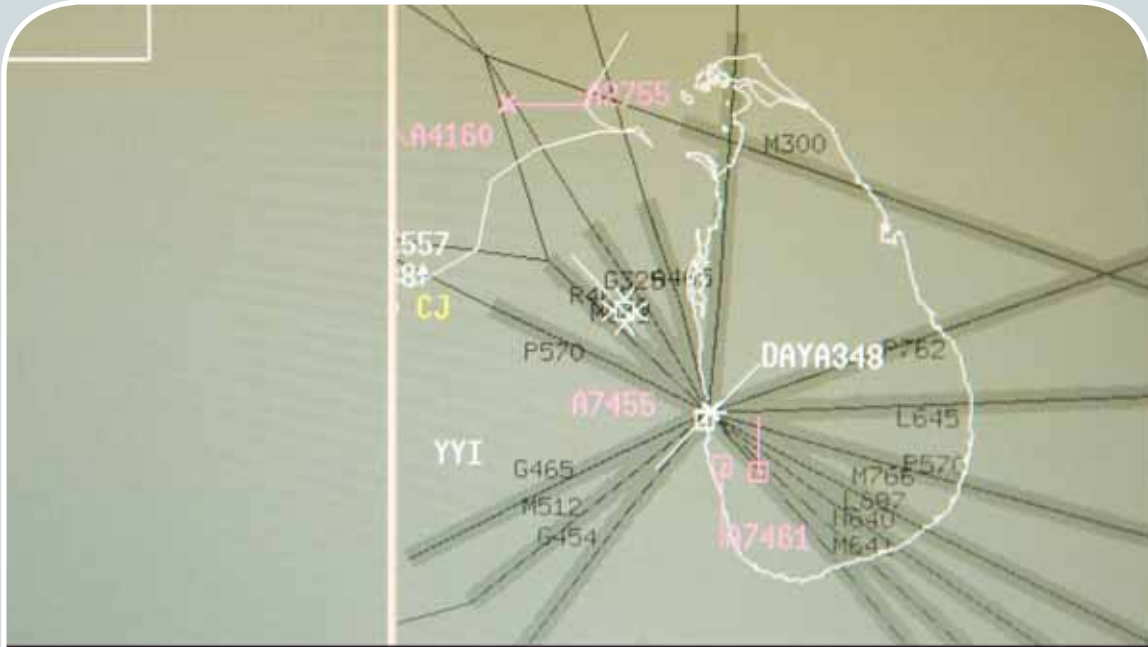
ஒலினை வீடு

விமானம் இறங்கு தரையிலிருந்து மேலெழுதல்



Air Traffic Control Services

ஒலித் தொலைபேசி சாலை கீழே  
விமானப் போக்குவரத்துக்  
கட்டுப்பாட்டுச் சேவைகள்

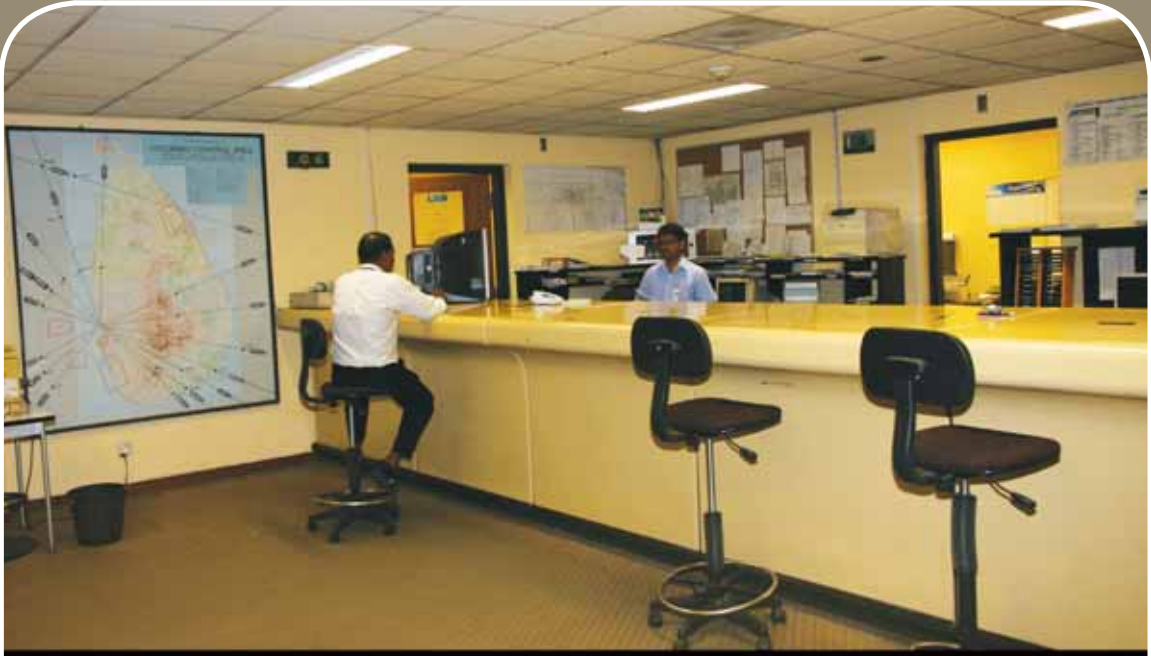


**Radar Display**  
**ரேடார் கிரச**

தொலைநிலை இயக்க அறிகருவி (றாடர் கருவி) காட்சிப்படுத்தல்



**Meteorological services**  
**காலநிலை தகவல் சேவைகள்**  
**வானிலைச் சேவைகள்**



**Aeronautical Information services**  
ගඟන නාචික තොරතුරු සේවා  
வானூர்தியியல் தகவல் சேவைகள்



**Fire and Rescue services**  
ගිනි නිවීමි හා ගැලවීමේ සේවා  
தீ மற்றும் மீட்புப்பணிச் சேவைகள்



### Landing

ඉවත් යානයක් ගොඩබැස්සවීම  
விமானம் தரையிறங்கல்



### Arrival taxiing

පැමිණීමේදී භූමිය මත ධාවනය  
வருகையின் போது விமானம் ஓடுபாதையில் பயணித்தல்



### Arrival pier

சுமீனீதே சரபீச

விமானத்திலிருந்து இறங்கியபின் வெளிப்புறம் நோக்கிய வருகை வழி

### arrivals

| time  | from / via          | flight | remarks |
|-------|---------------------|--------|---------|
| 17:45 | DELHI               | 9W 258 |         |
| 18:00 | MUMBAI              | UL 146 |         |
| 18:10 | MUSCAT MALE         | WY 381 |         |
| 18:15 | DUBAI MALE          | EK 652 |         |
| 19:45 | NARITA              | UL 455 |         |
| 19:55 | CHENNAI             | 9W 252 |         |
| 20:45 | SHANGHAI BANGKOK    | UL 887 |         |
| 22:15 | HONG KONG SINGAPORE | CX 711 |         |
| 22:15 | CHENNAI             | UL 124 |         |
| 22:20 | BANGALORE           | UL 172 |         |
| 22:45 | DELHI               | UL 196 |         |
| 22:50 | HONG KONG BANGKOK   | UL 423 |         |

### Arrival Flight Information Display

சுமீனீதே ஓலிசீ ஓலிசீ தோர்ஜூர் சூர்ஓகை  
வருகைப் பறப்புத் தகவல் காட்சிப்படுத்தல்





**Immigration**  
ஈதலத  
குடியகல்வு



**Baggage Belt**  
ததீ து டாலத சரீச  
பயணப் பதாதி நாடா



**Counters at the arrival lobby**  
 පැමිණීමේ පර්යන්තයෙහි ඇති ඒකක  
 வருகை வரவேற்பிடத்திலுள்ள கருமபீடம்



**Airport Taxi**  
 ගුවන් තොටුපොල කුලීරට සේවා  
 விமான நிலைய வாடகைக் காள்

# ගුවන් ගමන් වලට බාධා කරන කුරුල්ලන්

නිලිත තෙන්නකෝන්



සිවිල් ගුවන් සේවාව යනු සුරක්ෂිතතාවය අතින් ඉතා ඉහළින් පවතින ප්‍රමුඛතම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය යි. ගුවන් මගියෙකු හෝ ගුවන් මගීන් ප්‍රවාහනය කරන ගුවන් භාණ්ඩ ගුවන් ගුවන් තොටුපොළට පැමිණීමේ මොහොතේ සිට සිය ගමනාන්තයේ පිහිටි ගුවන් තොටුපොළින් නික්ම යන කුරුම (මගීන් හෝ ගුවන් භාණ්ඩ) සුරක්ෂිතතාවය ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් විවිධ කටයුතු සම්පාදනය කර ඇත.

ප්‍රධාන වශයෙන් මෙම කටයුතු කොටස් දෙකකින් හඳුනා ගත හැකිය. එනම් ගුවන් මගියා හෝ ගුවන් භාණ්ඩය ගුවන් ගමන සඳහා සුදානම් කිරීම සහ ගුවන් ගමන වෙනුවෙන් ගුවන් යානය සුදානම් කිරීම වශයෙනි. ගුවන් මගියාගේ සුරක්ෂිතතාවය වෙනුවෙන් ගුවන් තොටුපොළෙහිදී ආරක්ෂක කටයුතු, ගුවන් සමාගම මගින් සිදුකරන ලියකියවිලි පරීක්ෂාව, ආගමන සහ විගමන කටයුතු මෙන්ම ගුවන් යානය තුළදී කටයුතු කළයුතු නිවැරදි ක්‍රියා පිළිවෙත පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම් වැනි දේ සිදුකරනු ලබයි. එමෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ වල ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ද අනුමත සුවිශේෂී වූ ක්‍රියා පිළිවෙතක් අනුගමනය කරයි.

ඒ අතර වාරයේ ගුවන් සමාගම භාර ගුවන් සේවා ඉංජිනේරු අංශය මගින් ගුවන් යානය පිළිබඳව විශේෂ පිරික්සුම් සිදුකරනු ලබන්නේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම මගින් නිකුත් කළ ජාතික ගුවන් සේවා ආයතනය විසින් අනුමත කළ නඩත්තු පාලන අත්පොතෙහි (Maintenance Control Manual) දක්වා ඇති ක්‍රමවේදයන්ට අනුකූලවය.

මෙලෙස සියළු නිරූපදිනතා ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කර ගුවන් යානය පිටත් වීමට ගුවන් ගමන් පාලන

ගුවන් නිරූපදිනතාවය වෙනුවෙන් මෙලෙස දැඩි අවධානයක් යොමුකර කටයුතු කළද ඇතැම් අවස්ථාවන් හිදී ගුවන් ගාහා වලට අහඹේ අහතුරු වලට මුහුණ දීමට සිදුවේ. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) මගින් එළිදක්වන ලද දත්තයන්ට අනුව ගුවන් අහතුරු සිදුවන්නේ ගුවන් ගමන් වාර මිලියන 1.4ක පමණ ප්‍රමාණයකට එක් අවස්ථාවක් ලෙසිනි.

අංශයන්ගෙන් අවසර ලබාගත් මොහොතේ සිට සිය ගමනාන්ත ගුවන් තොටුපොළෙහි මගී හෝ ගුවන් භාණ්ඩ පර්යන්තය වෙත ගුවන් යානය පැමිණෙන තෙක්ම ගුවන් යානයේ කපිතාන් වරයා ප්‍රබව ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරීන් මෙන්ම ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් ගුවන් යානය කෙරෙහි දැඩි විමසිල්ලෙන් පසුවෙයි. ඒ ගුවන් යානයේ ගමන් ගන්නා මගීන් ගේ ආරක්ෂාව, ගුවන් යානයේ ආරක්ෂාව මෙන්ම කිසියම් අනතුරක් සිදුවුවහොත් ඒ හේතුවෙන් තෙවන පාර්ශවයට සිදුවන අනතුරු අවම කිරීම වෙනුවෙනි.

ගුවන් නිරූපදිනතාවය වෙනුවෙන් මෙලෙස දැඩි අවධානයක් යොමුකර කටයුතු කළද ඇතැම් අවස්ථාවන් හිදී ගුවන් යානා වලට අහඹේ අහතුරු වලට මුහුණ දීමට සිදුවේ. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) මගින් එළිදක්වන ලද දත්තයන්ට අනුව ගුවන් අනතුරක් සිදුවන්නේ ගුවන් ගමන් වාර මිලියන 1.4ක පමණ ප්‍රමාණයකට එක්

අවස්ථාවක් ලෙසිනි. මේ අතරට යානයේ තාක්ෂණික දුර්වලතා, ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියා, අයහපත් කාලගුණික තත්වයන් මෙන්ම වන සතුන් ගුවන් යානා වල ගැටීම වැනි හේතූන් නිසා සිදුවන අනතුරු ලෙස අනතුරු වෙන් වෙන්ව හඳුනාගත හැකිය. මෙම ලිපිය හරහා අප සාකච්ඡා කිරීමට අදහස් කරන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය කෙරෙහි වන සතුන් ගේ ක්‍රියාකාරකම් හේතුවෙන් සිදුවන බලපෑම සහ ඒ ආශ්‍රිතව සිදුවන ගුවන් අනතුරු සම්බන්ධයෙනි.

වන සතුන්ගෙන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට සිදුවන හානි

මෙහිදී ගුවන් යානය ගුවන්ගතව තිබිය දී පියාසර කරන කුරුල්ලන් සමගින් ගැටීම නිසා සිදුවන හානි සහ ගුවන් යානය ගොඩබිම පවතින අවස්ථාවන් හිදී කුරුල්ලන් හෝ වෙනත් සතුන් සමග ගැටීම නිසා සිදුවන හානි ලෙස දෙආකාරයකින් හඳුනාගත හැකිය. ඒ අතරින් මේ දිනවල දැඩි ලෙස කපාබහට ලක්වන්නේ කුරුල්ලන් නිසා ගුවනේ දී ගුවන් ගමන් වලට සිදුවන අනතුරු හෙවත් කුරුල්ලු ප්‍රහාර සම්බන්ධවයි.



පක්ෂීන් ගුවන් යානා වල ගැටී සිදුවන අහතුරු විශ්ලේෂණය කල විට වැඩිම අහතුරු ප්‍රතිශතයක් වාර්තා වන්නේ එන්ජිම (Engine) සමග ගැටීම් සිදුවූ අවස්ථාවන් පිළිබඳවය. ඒ 44%ක් ලෙසිනි. යානයේ පියාපත් කොටසේ (Wing) ගැටීම් සිදුවීම නිසා 31% කද, යානයේ ඉදිරිපස ගුවන් නියමු කුටියේ පිහිටි වා මුවාවෙහි (Windshield) ගැටීම නිසා 13% කද, ගුවන් යානයේ ඉදිරි පස කලාපයේ (Nose) ගැටීම නිසා 8% කද, ගුවන් ධ්‍රැවයේ (Fuselage) ගැටීම නිසා 4% කද ගුවන් අහතුරු ප්‍රතිශතයක් වාර්තා වී ඇත.

**කුරුලු ප්‍රහාර (Bird Strikes) ?**

පියාසර කරන නැතහොත් ගුවන්ගත වූ පක්ෂීන් සහ මිනිසා විසින් නිෂ්පාදනය කරන ලද ගුවන් ගත කළ හැකි මෙවලම් අතර සිදුවන ගැටීම් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දී කුරුලු ප්‍රහාර ලෙස සරළව අර්ථ දැක්විය හැකිය. මෙම සිදුවීම් ගුවන් යානය ගුවනේ පවතින අවස්ථාවේ දී හෝ ගුවන් යානය ගොඩබිම පවතින අවස්ථාවේ දී සිදුවිය හැකිය. ගුවන් සේවා කාර්යාලයේ කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවූ අවස්ථාවන් පිළිබඳව අධ්‍යයනය කරන විට පැහැදිලි වන කරුණක් වන්නේ ගුවන්

යානයක් ගුවන්ගත කරන අවස්ථාවේ දී, ගොඩබැස්සවීම සිදුකරන අවස්ථාවේ දී හෝ පහළ උච්චයන් හි පියාසර කරන අවස්ථාවන් හිදී සිදුවූ අහතුරු ප්‍රමාණයේ ප්‍රතිශතය ඉතා ඉහළ අගයක් ගෙන ඇති බවයි.

මෙවැනි ගැටීමක දී සාමාන්‍යයෙන් පක්ෂියා එම අවස්ථාවේදීම මියයන අතර ගුවන් යානයට ද හානි සිදුවේ. සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සම්බන්ධ විශ්ලේෂණ ආයතන සහ ගුවන් අහතුරු විමර්ශන ආයතන දක්වන පරිදි මෙතෙක් සිදුව ඇති කුරුලු ප්‍රහාර හේතුවෙන් 65% ක ප්‍රමාණයක්ම ගුවන් යානයට සිදුවූ හානිය ඉතා අවම මට්ටමකින් සිදුවී ඇති අතර කුරුලු ප්‍රහාර හේතුවෙන් පියාසර පැය බිලියනයකට පමණ එක් ගුවන් මගී ජීවිතයක් අහිමිවන බවට ද විශ්ලේෂණය ඇත.

**කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවූ විට ගුවන් ගමනට බාධා සිදුවේ ද?**

අප ඉහත සඳහන් කළ පරිදි ගුවන් යානයක පක්ෂීන් ගැටීම බහුලව සිදුවන්නේ ගුවන් යානා පහළ උච්චයන් ගේ පියාසර කරන අවස්ථාවන් හිදී ය. එනම් උපරිම බලයක් ජනනය කරමින් ගුවන් යානය ඉහළ උච්චයන්ට යොමු වීමට උත්සාහ කරන හෝ තම ජවය පාලනය කර ගුවන් තොටුපොළක් වෙත ගොඩබස්සවන අවස්ථාවන් හිදී ය. පියාසර කරන පක්ෂියා ගුවන් යානයේ මුහුණ කලාපයේ (Nose Corn) ගුවන් බඳෙහි, පියාපත් වල ඉදිරි මුහුණතෙහි හෝ ගුවන් යානයේ එන්ජින් මත බහුල වශයෙන් ගැටීම සිදුවන අතර මෙමගින් ගුවන් යානයේ ගමන් මගට මෙන්ම ජව සැපයුමට ද බාධා පැමිණේ. විශේෂයෙන්ම

පක්ෂීන් එන්ජිම සමග ගැටීමක් සමගම එන්ජිම ක්‍රියාවිරහිත වීම හෝ ජව සැපයුම අපේක්ෂිත මට්ටමින් පවත්වාගෙන යාමට අපොහොසත් වීම සිදුවේ. එනිසා බොහෝ විට සිදුවන්නේ ගුවන් ගමන අත්හිටුවා ආපසු ආරම්භක ගුවන් තොටුපොළට පැමිණීම, ආසන්නයේ පවතින වෙනත් ගුවන් තොටුපොළක් වෙත යොමුකිරීම වැනි දෙයකි.

සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානයක් ගුවන්ගත කිරීමේ දී පැයට කිලෝමීටර 275ක පමණ වේගයක් අත්කර ගනී. ඒ සඳහා අවශ්‍ය ජවය සපයා ගනු ලබන්නේ ගුවන් යානයේ එන්ජිම මගිනි. මෙම එන්ජිමක ආන් කල (Fan Blade) මිනිත්තුවකට වට 3,000 සිට 4,000 දක්වා ප්‍රමාණයක පමණ භ්‍රමණයක් සිදුවේ. මෙම අවස්ථාවක යම් වස්තුවක් එන්ජිමක Fan Blade මත ගැටුන විට ඒවාට දැඩි හානි සිදුවී ගුවන් යානය ගුවන් ගත කිරීමට අවශ්‍ය ජවය ලබාදීමට පවත්වා ගත යුතු භ්‍රමණ වට ප්‍රමාණය එලෙසින් පවත්වා ගැනීමට බාධා පැමිණේ. එනිසා පක්ෂීන් ගුවන් යානයක එන්ජිම සමග ගැටීම තරමක් අවධානම් සහගත තත්වයකි. එහෙත් පක්ෂීන් ගුවන් බඳෙහි ගැටීම එන්ජිමෙහි ගැටීම තරමටම අවධානම් නැත.

පක්ෂීන් ගුවන් යානා වල ගැටී සිදුවන අහතුරු විශ්ලේෂණය කල විට වැඩිම අහතුරු ප්‍රතිශතයක් වාර්තා වන්නේ එන්ජිම (Engine) සමග ගැටීම් සිදුවූ අවස්ථාවන් පිළිබඳවය. ඒ 44%ක් ලෙසිනි. යානයේ පියාපත් කොටසේ (Wing) ගැටීම් සිදුවීම නිසා 31% කද, යානයේ ඉදිරිපස ගුවන් නියමු කුටියේ පිහිටි වා මුවාවෙහි (Windshield) ගැටීම නිසා 13% කද, ගුවන් යානයේ ඉදිරි පස කලාපයේ

සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානයක් පැයකට කිලෝමීටර 350ක පමණ වේගයකින් පියාසර කරන අතර එයාර්බස් ගුවන්යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ නිෂ්පාදිත A 380 වැනි යානයක වේගය පැයකට කිලෝමීටර 500ක් පමණ වේ. තවද අප ඉහත සඳහන් කළ පරිදි ගුවන් ගත කරන අවස්ථාවේ දී වේගය පැයකට කිලෝමීටර 275 ක් පමණ වේ. එමෙන්ම ගුවන් යානය දැවැන්ත බරකින් ද යුක්ත වේ.



(Nose) ගැටීම නිසා 8%කද, ගුවන් බඳෙහි (Fuselage) ගැටීම නිසා 4% කද ගුවන් අනතුරු ප්‍රතිශතයක් වාර්තා වී ඇත.

එමෙන්ම ගුවන් යානය කුරුලු ප්‍රහාර වලට ලක්වන අවස්ථාවේ ගුවනේ පවතින අවධිය (Phase) පිළිබඳව අධ්‍යයනය කරන විට මෙතෙක් සිදුවූ ගුවන් අනතුරු හා සැසඳීමේ දී යානය ගොඩබැස්සවීම සිදුකරන අවස්ථාවේ දී (Landing roll) 30% කද, යානය ගුවන් ගත කරන අවස්ථාවේ දී (Take off run) 29% කද, යානය ගොඩබැස්සවීමට සූදානම් කරන අවස්ථාවේ දී (Approach) 28% කද, යානය ගුවන් ගත කර ඉහළ උච්චයන්ට යොමුවන අවස්ථාවන් හිදී (Climb) 10% ක් ද වශයෙන් ගුවන් අනතුරු අනුපාතිකව සිදුවී ඇත. තවත් ගුවන් අනතුරු 3%ක ප්‍රතිශතයක් ගුවන් යානය විවිධ අවස්ථාවන් හි (පෙර සඳහන් නොකළ) පවතින විට වාර්තා වී ඇත.

**පක්ෂියෙකුට දැවැන්ත ගුවන් යානයක් අනතුරකට ලක්කළ හැකි ද??**

කුඩා පක්ෂියෙකු දැවැන්ත මෙන්ම ශක්තිමත් ගුවන් යානයක ගැටීමෙන් ගුවන් යානයට අප පවසන තරම් හානියක් සිදුවන්නේ කෙසේ ද? යන්න පිළිබඳව පාඨක ඔබට පැණයක් ඇතිවනු නොඅනුමානය. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානයක් පැයකට කිලෝමීටර 350ක පමණ වේගයකින් පියාසර කරන අතර එයාර්බස් ගුවන්යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ නිෂ්පාදිත A380 වැනි යානයක වේගය පැයකට කිලෝමීටර 500ක් පමණ වේ. තවද අප ඉහත සඳහන් කළ පරිදි

ගුවන් ගත කරන අවස්ථාවේ දී වේගය පැයකට කිලෝමීටර 275 ක් පමණ වේ. එමෙන්ම ගුවන් යානය දැවැන්ත බරකින් ද යුක්ත වේ. ගුවන් සේවා විශ්ලේෂකයන් පවසන ආකාරයට සහ සරළ භෞතික විද්‍යාත්මක මූලධර්ම සැලකිල්ලට ගත් කළ මෙවන් විශාල වේගය සහිත වස්තුවක කුඩා ක්ෂේත්‍රඵලයක, ස්කන්ධය කුඩා අගයක් ගන්නා හෝ කුඩා ප්‍රමාණයේ වස්තුවක් ගැටුණ විට සිදුවන හානිය තරමක් විශාලය.

**සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ කුරුලු ප්‍රහාර ඉතිහාසය**

සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් යානයක පක්ෂියකු ගැටුන බවට වාර්තා වී ඇත්තේ වර්ෂ 1905 දී වන අතර ඒ විල්බර් රයිට් විසින් පැදවූ ගුවන් යානයක පක්ෂියෙකු ගැටුන අවස්ථාවකි. ප්‍රථම වරට පක්ෂියෙකු ගුවන් යානයක ගැටීම හේතුවෙන් මිනිස් ජීවිතයක් අහිමිව ඇත්තේ වර්ෂ 1912 දී කැලිෆෝනියාවේ දීය. ඊස්ටන් ගුවන් සමාගමට අයත් ලොක්හීඩ් 188 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් බොස්ටන් හි පිහිටි ගුවන් නොටුවපොළින් ගුවන් ගත කිරීමේ දී කුරුළු ප්‍රහාර රැසකට මුහුණ දීම හේතුවෙන් ගුවන් යානයේ එන්ජින් හතරම අක්‍රීය වී යානය අනතුරට ලක්වී ඇති අතර වර්ෂ 1960 ඔක්තෝබර් මස 4 දින සිදුවූ මෙම අනතුර හේතුවෙන් යානයේ ගමන් ගත් මගීන් 72 අතුරින් 62කට ජීවිත අහිමි විය. මෙම ගුවන් අනතුර පක්ෂීන් ගැටීම හේතුවෙන් මෙතෙක් ලොව සිදුවූ බිහිසුණුම අනතුර බවට වාර්තා වේ.

නමුත් කුරුලු ප්‍රහාර වෙත ලොව සියළු ජනතාවගේ අවධානය යොමුවූයේ වර්ෂ 2009 දී ඇමරිකානු ගුවන් සමාගමට අයත් A320 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් කුරුළු ප්‍රහාර රැසක් හේතුවෙන් එහි එන්ජින් අක්‍රීය වීමෙන් පසු හඩසන් ගංගාව වෙත නිරුපද්‍රිතව ගොඩ බැස්සවීම සිදුකළ අවස්ථාව යි. මෙහිදී ගුවන් නියමුවාගේ දක්ෂතාවය සහ සිද්ධිය සිදුවූ මොහොතේ ඔහු බුද්ධිමත්ව කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් යානයේ ගමන් ගත් මගීන් 150 සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 05 හට කිසිදු අනතුරක් සිදුනොවී දිවි ගලවා ගැනීමට හැකිවිය.

**කුරුලු ප්‍රහාර හේතුවෙන් සිදුවූ අනතුරු**

සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වෙත කුරුලු ප්‍රහාර පිළිබඳව අවධානය යොමුවී සිය වසරකට අධික කාලයක් ගතවී තිබුණ ද තවමත් මෙතෙක් සිදුවූ අනතුරු ප්‍රමාණය, ඒ හේතුවෙන් අහිමි වූ මගී හෝ කාර්යමණ්ඩල ජීවිත ප්‍රමාණය වැනි කරුණු පිළිබඳ නිශ්චිත තොරතුරු වාර්තා නොවේ. නමුත් 2008 වසරේ දී පමණක් ගුවන් යානා සඳහා කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවූ අවස්ථාවන් 8,000 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වාර්තා වී ඇත. සාමාන්‍යයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය කුරුලු ප්‍රහාර නිසා හානි සිදුවූ ගුවන් යානා පිලිසකර කිරීම වෙනුවෙන් පමණක් වසරකට ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.3ක පමණ මුදලක් වැයකරන බව අනාවරණය කරගෙන ඇත.

සමීක්ෂණ වාර්තා සඳහන් කරන අන්දමට 1912 වසර සිට 1995 වසර දක්වා සිවිල්

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවීම වැලැක්වීම හෝ සිදුවීම් ප්‍රමාණය අවම කිරීම වෙනුවෙන් සිදුකළ හැකි ක්‍රියා පිළිවෙතක් දැනටමත් හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අතරින් වන සතුන්ගේ වාසස්ථාන කලමණාකරනය, වන සතුන්ගේ ක්‍රියාවන් පාලනය වෙනුවෙන් පුහුණු කාර්යමණ්ඩලයක් ගුවන් තොටුපොළෙහි යෙදවීම, ගුවන් තොටුපොළ අවට කලාපයෙන් වන සතුන් පලවා හැරීම වැනි ක්‍රමවේදයන් ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනී.



ක්‍රියාව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හරහා සිදුවන ශබ්ද දූෂණය අවම කිරීමේ එක් පියවරකි. එහෙත් මෙමගින් පක්ෂීන් හට යම් ප්‍රතිශතයකින් ගුවන් යානය හඳුනා ගැනීමේ අපහසුතාවයක් ඇතිවන බවට අනතුරු විමර්ශන ආයතනය මගින් පෙන්වා දී ඇත.

සංක්‍රමණික පක්ෂීන් ද කුරුලු ප්‍රහාර ඇතිවීමට තවත් එක් හේතුවකි. සංක්‍රමණික පක්ෂියාට වෙනත් පෙදෙසක පවතින ගුවන් තොටුපොළක් පිළිබඳව නිසි අවබෝධයක් නැත. ඒ හේතුවෙන් ඔවුන් අනාරක්ෂිතව නිදැල්ලේ පියාසර කරන විට ගුවන් යානා සමග ගැටීම් සිදුවේ.

**කුරුලු ප්‍රහාර වැලැක්වීම හෝ අවම කිරීම සඳහා පියවර**

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවීම වැලැක්වීම හෝ සිදුවීම් ප්‍රමාණය අවම කිරීම වෙනුවෙන් සිදුකළ හැකි ක්‍රියා පිළිවෙතක් දැනටමත් හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අතරින් වන සතුන්ගේ වාසස්ථාන කලමණාකරනය, වන සතුන්ගේ ක්‍රියාවන් පාලනය වෙනුවෙන් පුහුණු කාර්යමණ්ඩලයක් ගුවන් තොටුපොළෙහි යෙදවීම, ගුවන් තොටුපොළ අවට කලාපයෙන් වන සතුන් පලවා හැරීම වැනි ක්‍රමවේදයන් ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනී.

වන සතුන්ගේ වාසස්ථාන කලමණාකරනය යනු ගුවන් තොටුපොළ පිහිටි ප්‍රදේශය සහ අවට කලාපය වන සතුන් ගැවසීම අවම වන පරිදි පරිසර නිර්මාණයක් සිදුකිරීම ය. මෙහිදී සතුන්ගේ වාසස්ථාන නිර්මාණය කළ හැකි ස්ථාන ඉවත් කිරීම, සතුන්ට ආහාර සපයා ගැනීමට ඇති ස්ථාන ඉවත්

**LOCATION OF BIRD STRIKE DAMAGE**



කිරීම මෙන්ම දිය කඩිනි වැනි විවෘත ජල පෘෂ්ඨයන් පවතින ස්ථාන ඉවත් කිරීම සිදුකළ හැක. එමෙන්ම අපද්‍රව්‍ය කළමණාකරනය ද අතිශය වැදගත් කරුණු වේ.

වන සතුන් ගුවන් තොටුපොළ භූමිය අවට සැරිසැරීම වැලැක්වීම වෙනුවෙන් විධිමත්ව පුහුණු කරන ලද පිරිසක් භාවිත කිරීම ද ලොව පුරා බහුලව සිදුවන්නකි. මෙහිදී පක්ෂීන්ට හෝ වන සතුන්ට ජීවිත හානියක් නොවන අයුරින් ගුවන් තොටුපොළ සීමාවෙන් ඔවුන් පලවා හැරීම සිදුකරනු ලබයි. මේ සඳහා ගිනිකෙළි වර්ග මෙන්ම ආලෝක ධාරා එල්ල කර ඉතා සුක්ෂමව පක්ෂීන් හෝ වන සතුන් පලවා හැරීම සිදුකරනු ලබයි. ඒ අතරම තවත් බොහෝ රටවල පුහුණු කරන ලද සුනඛයන් සහ උකුස්සන් ද මෙම කාර්යය සඳහා යොදාගනු ලබයි.

එමෙන්ම වන සතුන් හේතුවෙන් ගුවන් යානා සඳහා සිදුවන අනතුරු පිළිබඳව සහ එම සිදුවීම් වැලැක්වීම වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) ප්‍රමුඛත්වයෙන් ගෝලීය සහ

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පමණක් කුරුලු ප්‍රහාර හේතුවෙන් මාරාන්තික ගුවන් අනතුරු 42ක් වාර්තා වී ඇති අතර ඉන් ගුවන් මගී ජීවිත 231 ක් අහිමි වී ඇත. විනාශ වූ සමස්ථ ගුවන් යානා ප්‍රමාණය 100 ඉක්මවයි. ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ වර්තමානයේ සිදුවී ඇති වර්ධනයන් සමගම දෛනිකව සිදුවන ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය වැඩිවීම හේතුවෙන් වසරින් වසරට සිදුවන කුරුලු ප්‍රහාර ප්‍රමාණය වර්ධනය වීමට යම් හේතුවක් වී ඇත.

**කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවීමට හේතු**

කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවීමට ප්‍රධාන වශයෙන්ම ඉවහල් වන කරුණු කිහිපයක් හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අතරින් නගරාශ්‍රිත නිර්මාණශීලී මෙන්ම ආකර්ෂණීය ගුවන් තොටුපොළ ඉදිවීම ප්‍රධාන ස්ථානයක් ගනී. බොහෝ ගුවන් තොටුපොළ නිර්මාණය කර ඇත්තේ තෘණ සහ විවිධ වූ ආකර්ෂණීය රටාවනට සකසා ඇති ශාක වර්ග වලින් අලංකාර කරමිනි. මෙම ස්ථාන කුරුල්ලන් හට වාසස්ථාන නිර්මාණය කර දෙනවා සේම ඔවුන්ගේ ආහාර අවශ්‍යතාවය ද සපුරාලනු ලබයි. එමෙන්ම අක්‍රමවත් පරිදි ගුවන් තොටුපොළ සීමාවේ පවතින දිය කඩිනි සහ මනා කළමනාකරණයක් නොමැති විවෘත ජල පද්ධතීන් පැවතීම ද තවත් සාධකයකි.

එමෙන්ම නව ගුවන් යානා නිර්මාණය කරනු ලබන්නේ ඉන් නිකුත් වන ශබ්දය ඉතා අවම වන ලෙසය. මෙම



කලාපීය වශයෙන් ක්‍රියාකාරී ආයතන රැසක් ක්‍රියාත්මක වේ. එම ආයතන මගින් කරුණු අධ්‍යයනය කර සිදුවන අනතුරු ප්‍රමාණය අවම කිරීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය උපදෙස් ගුවන් සමාගම් සහ ගුවන්



විශේෂයෙන්ම ඉතා දියුණු රටවල් වන චීනය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී ඔවුන්ට කුරුලු ප්‍රහාර මගින් සිදුවන බලපෑම ඉතා ඉහළ වන අතර එම හානි හැචන සකස් කිරීම වෙනුවෙන් වෙනම මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන පවා වෙන් කර ඇත. ගුවන් කර්මාන්තය හිඟවීම ලෝකය හා සම්බන්ධ වන කර්මාන්තයක් මෙන්ම යාවත්කාලීන වීම හිඟවීම සිදුවන කර්මාන්තයකි. එබැවින් මෙවැනි ගැටළු සඳහා වන පිලියම් ඉක්මනින් සොයා ගනු ලබයි. මේ වන විටත් කුරුලු ප්‍රහාර සඳහා වන පිලියම් රාශියක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් අධ්‍යයනය කරමින් සිටින අතර එය නුදුරේදීම ලෝකය වෙත ලබා දෙනු ඇත.

තොටුපොළ වෙත නිරන්තරයෙන්ම ලබාදෙයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ද ගුවන් යානා සඳහා කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවේ ද

සොබා සෞන්දර්යයෙන් සපිරුණ පරිසර පද්ධතීන් පවතින ඕනෑම කලාපයක කුරුලු ප්‍රහාර සිදුවීමේ වැඩි ප්‍රවණතාවයක් පවතී. ශ්‍රී ලංකාවට ද මෙම තත්වය පොදු ය. පසුගිය වසර කිහිපය පිළිබඳව කරුණු අධ්‍යයනය කිරීමේ දී කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ආශ්‍රිතව සිදුවූ කුරුලු ප්‍රහාර පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

වසරක් තුළ සිදු කළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය සහ වාර්තා වූ කුරුලු ප්‍රහාර සංඛ්‍යාව

| වසර  | ගුවන් යානා මෙහෙයුම් | කුරුලු ප්‍රහාර |
|------|---------------------|----------------|
| 2005 | 40,448              | 15             |
| 2006 | 41,652              | 08             |
| 2007 | 42,775              | 09             |
| 2008 | 41,776              | 08             |
| 2009 | 37,587              | 14             |
| 2010 | 41,091              | 11             |
| 2011 | 43,673              | 13             |
| 2012 | 48,734              | 16             |
| 2013 | 52,194              | 30             |

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පිළිබඳව සැලකිල්ලට ගත්කළ එහි මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කර වසරක් ගෙවී යන මෙම අවධිය වන විට කුරුළු ප්‍රහාර නිසා වාර්තා වී ඇති අනතුරු ප්‍රමාණය 04කි. ඒ එම වසර තුළ සිදුවූ ගුවන් යානා සංවලන 1,900ක පමණ ප්‍රමාණයක් අතුරින්.

තත්වය මෙසේ වුවද මත්තල ගුවන් තොටුපළ වටා සිදුවන කුරුලු ප්‍රහාර වලට අසීමිත ප්‍රසිද්ධියක් අප රටේ මාධ්‍ය මගින් ලබාදේ. නමුත් ලෝකය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මත්තල ගුවන් තොටුපළ කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් සිදුවන කුරුලු ප්‍රහාර පවතින්නේ ඉතාම පහළ මට්ටමකය. විශේෂයෙන්ම ඉතා දියුණු රටවල් වන චීනය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී ඔවුන්ට කුරුලු ප්‍රහාර මගින් සිදුවන බලපෑම ඉතා ඉහළ වන අතර එම හානි නැවත සකස් කිරීම වෙනුවෙන් වෙනම මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන පවා වෙන් කර ඇත. ගුවන් කර්මාන්තය නිබඳවම ලෝකය හා සම්බන්ධ වන කර්මාන්තයක් මෙන්ම යාවත්කාලීන වීම නිබඳවම සිදුවන කර්මාන්තයකි. එබැවින් මෙවැනි ගැටළු සඳහා වන පිලියම් ඉක්මනින් සොයා ගනු ලබයි. මේ වන විටත් කුරුලු ප්‍රහාර සඳහා වන පිලියම් රාශියක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් අධ්‍යයනය කරමින් සිටින අතර එය නුදුරේදීම ලෝකය වෙත ලබා දෙනු ඇත. ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයේ අනාගත සාර්ථකත්වය රඳා පවතින්නේ සොබාදහම සමග බද්ධ වෙමින් ගමන් කිරීම තුළින් බව අපගේ අදහසයි. එබැවින් නූතන ගුවන් යානයට ප්‍රථම ගුවන ජයගත් සියොකුන්ගේ සාමාන්‍ය ජීවන රටාවට බාධාවක් නොවී අපට ගුවනේ පියසැරිය හැකි නම් එය අප සැමගේ අනාගතයේ හිත සුව පිණිස වනු ඇත.



## රොටානා ගුවන් සමාගම ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් අරඹයි

අඩුඩාවේ කෙන්දකර ගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන රොටානා ගුවන් සමාගමේ මුල්ම ගුවන් යානය පසුගිය අප්‍රේල් 10 දා කටුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත සිය ගුවන් ගමන් නිල වශයෙන් ආරම්භ කරන ලදී. මෙය රොටානා ගුවන් සමාගම ගල්ෆ් කලාපයෙන් බාහිරව ආරම්භ කළ ප්‍රථම ගුවන් ගමන් සේවාවයි.

ආරම්භ කොට වසර දෙකක් පමණ වන රොටානා සමාගම අඩුඩාවේ හි අල් බටීන් ගුවන් තොටුපළේ සිට සතියකට තෙවරක් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමට නියමිතය.

මෙම ගුවන් ගමන් සඳහා ඔවුන් ව්‍යාපාරික පන්තිය සහ පිරිමැසුම්දායක පන්තියේ ආසන ඇතුළත් එයාර්බස් 319 වර්ගයේ ගුවන් යානාවක් භාවිත කරනු ලබන අතර මේ වන විට සතියකට තෙවරක් සිදුකිරීමට නියමිතය.

ජායාරූප : ගුවන් තොටුපළ මාධ්‍ය ඒකකය





# මිහින් ලංකා මෙහෙයුම්

## මත්තල වෙත



මේ වන විට මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුවන්නේ කටුනායක බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් වන අතර එම කටයුතු ඉදිරියේදී මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙත රැගෙන යාමට සූදානම් වන බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා පවසා ඇත. එහිදී බිම් මෙහෙයුම් කටයුතු, නඩත්තු කටයුතු සහ නැවත ඉන්ධන ලබාදීමේ කටයුතුද සිදුකිරීමට නියමිතය.

මෙහි ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත්තේ මිහින් ලංකා සමාගමේ ලාභය වර්ධනය කර ගැනීම වන අතර මෙමගින් නව ගුවන් සමාගම් සමග සම්බන්ධතා ඇතිකර ගැනීමේ හැකියාව ද ලැබෙනු ඇති බව පියංකර ජයරත්න මහතා පවසා ඇත. මිහින් ලංකා සමාගම වෙනුවෙන් ඉදිරියේදී නව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයක්ද පත්කිරීමට නියමිත බව ඒ මහතා පවසා ඇත. ගුවන් සමාගම ලාභ ලැබීමේ මාර්ගයට රැගෙන ඒම නව අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලයේ වගකීම වනු ඇත. මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සතුව මේ වන විට ගුවන් යානා 03ක් පවතින අතර ඉදිරියේදී එහි පියසැරියන් වැඩිකිරීම මෙන්ම තෝරා ගත් ගමනාන්ත වෙනුවෙන් අමතර පැකේජයන් හඳුන්වාදීමටද බලාපොරොත්තු වන බවද පියංකර ජයරත්න මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත. 2012 වසරේ මිහින් ලංකා සමාගම රුපියල් බිලියන 2.8ක පාඩුවක් ලබා ඇති අතර එය 2013 වසරේ රුපියල් බිලියන 1.4කි.

සන්ඩේ ටයිම්ස් වෙබ් අඩවිය ඇසුරින්

# ශ්‍රී ලංකන් ගමනාන්ත 07ක් සමග කෝඩ්ෂෙයා සබඳතා වලට විලඹේ

ශ්‍රී ලංකන් තම ගමනාන්ත ජාලය තවදුරටත් පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් මැලේසියානු ගුවන් සමාගම සමග එක්ව ඕස්ට්‍රේලියාව, මැලේසියාව සහ වියට්නාමයේ ගමනාන්ත 07ක් වෙනුවෙන් කෝඩ්ෂෙයා සබඳතා ඇතිකරගෙන ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව සහ ඕස්ට්‍රේලියාව අතර පවතින ගුවන් ගමන් වලට පවතින දැඩි ඉල්ලුම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ඇඩ්ලේඩ්, බ්‍රිස්බේන් සහ පර්ත් වෙත ක්වාලාලම්පූර් හරහා

ගුවන් ගමන් සිදුකිරීමට නියමිතය. සිඩ්නි සහ මෙල්බර්න් වෙත මේ වන විටත් ක්වාලාලම්පූර් හරහා දිනපතා ගුවන් ගමන් සිදුවන අතර නව සබඳතා සමගින් ඕස්ට්‍රේලියාවේ ප්‍රධාන ගමනාන්ත 05ක් වෙත ගුවන් ගමන් කටයුතු සිදුවනු ඇත.

තවද නව කෝඩ්ෂෙයා සබඳතා සමගින් වියට්නාමයේ සයිගොන් සහ හනෝයි දූපත් වලට සහ මැලේසියාවේ පෙනන්ග් සහ ලන්ග්කවි වෙතද ක්වාලාලම්පූර් හරහා ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීමට නියමිතය.



# බිමාන් එයාර් ශ්‍රී ලංකන් සමග කෝඩ් ෂෙයා ගිවිසුමක

මැදපෙරදිග බිමාන් එයාර් ගුවන් සේවය ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සමග විනය, සිංගප්පූරුව සහ මාලදිවයින වෙත මගීන් රැගෙන යාම වෙනුවෙන් කෝඩ් ෂෙයා ගිවිසුමකට එළඹ ඇති බව වාර්තා වේ.

මෙමගින් ශ්‍රී ලංකන් වෙත මස්කට් හරහා සූරිවි වෙත මගීන් බිමාන් එයාර් සමගින් රැගෙන යාමේ අවස්ථාව ද හිමිවනු ඇත. මෙම ගුවන් ගමන් වාර සඳහා බිමාන් එයාර් ගුවන් සමාගම එයාර්බස් 330 සහ බෝයිං 737 ගුවන් යානා භාවිත කරනු ලබන අතර ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම එයාර්බස් 320, 330 සහ 340 යානා භාවිත කරයි.



මෙම සම්බන්ධතාවය දෙරට අතර භෞද්ගික තවදුරටත් වර්ධනය වීමට මෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තයේ වර්ධනයටද සෘජුවම බලපානු ඇත බව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල වන්දසේන මහතා පවසා ඇත.

[lankabusinessonline.com](http://lankabusinessonline.com)

## ශ්‍රී ලංකන් ලඹහ ජනවාරි සිට මෙල්බර්න් වෙත



ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ලඹහ වසරේ ජනවාරි මස සිට ඕස්ට්‍රේලියාවේ මෙල්බර්න් වෙත පියාසර කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බව එහි සභාපති නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා ඩේලි නිව්ස් පුවත්පත වෙත පවසා ඇත. ශ්‍රී ලංකන් හි කාර්යාලයක්ද පසුගිය වසරේදී මෙල්බර්න් හිදී විවෘත කරන ලදී. දිවයින වෙත පැමිණෙන ශ්‍රී ලාංකිකයින් මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව හරහා මැදපෙරදිග සහ ඉන්දියානු ගමනාන්ත වෙත පැමිණෙන සංචාරකයින්ගේ ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් පෙන්වීම මෙම තීරණයට හේතුව බව ඔහු පවසා ඇත. මේ වසරේදී මිලදී ගැනීමට නියමිත නව ගුවන් යානාද මෙම දිගු දුර ගුවන් ගමන් සඳහා එක් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන බවත් ඒ තුළින් ඕස්ට්‍රේලියාවේ අනෙකුත් ගමනාන්ත සමගද සමීප සබඳතාවයක් ගොඩනගා ගත හැකි වනු ඇති බවත් නිශාන්ත වික්‍රමසිංහ මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

ඩේලිනිව්ස් ඇසුරින්

## ශ්‍රී ලංකන් අභ්‍යන්තර

### ගුවන් ගමන් ඇරඹීමේ සුදානමක

රට තුළ පවතින ඉල්ලුම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම නැවත සිය අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. පැකේජ ක්‍රමයක් යටතේ කාලසටහන් අනුව මෙන්ම කුලී පදනම මතද මෙම කටයුතු ආරම්භ කිරීමට නියමිතය.

'ඔව් අපි නැවත අභ්‍යන්තර ගුවන් කටයුතු ආරම්භ කිරීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ සලකා බලමින් ඉන්නේ ඒ පෙර පරිදිම ජලවර ගුවන් යානා හෙවත් සී ප්ලේන් භාවිත කරමින්,' යනුවෙන් ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ මාධ්‍ය කටයුතු පිළිබඳ නිලධාරීන් රුවිනි ජයසිංහ මත්මිය පවසා ඇත.

මෙම ගුවන් ගමන් බෙන්තොට, කොග්ගල, දිල්වැල්ල සහ වීරවිල දක්වා ආරම්භ කිරීමට ශ්‍රී ලංකන් සුදානම් වන අතර සංස්කෘතිකමය වටිනාකමක් ඇති අනුරාධපුරය, සීගිරිය සහ රට මධ්‍යයේ මහනුවර සහ නුවරඑළිය යන ප්‍රදේශයන්ද තෝරා ගෙන ඇති බව වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.



## ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ

### සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් ඩී එස් සේනානායක විද්‍යාලයේ දී



ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ දැනුම පාසල් සිසුන් අතර ප්‍රචලිත කිරීමේ අරමුණින් කොළඹ ඩී එස් සේනානායක විද්‍යාලය ඇස්පයර් ගුවන් පුහුණු පාසල සමග එක්ව ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පසුගිය පෙබරවාරි මස 12 වන දින එම විද්‍යාලයීය ප්‍රධාන ශාලාවේ දී පවත්වන ලදී.

වැඩසටහන සඳහා ඩී එස් විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයේ සාමාජික සිසුන් 100කට වැඩි ප්‍රමාණයක් සහභාගී වූ අතර ඇස්පයර් ආයතනයේ ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඉංජිනේරු සම්බන්ධීකාරක වමිල් වීරසිංහ මහතා විසින් පැමිණි සිටි පාසල් සිසුන් වෙනුවෙන් ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ විශේෂ දේශනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී.

# ඒමියන් ඒවිඒෂන් ගුවන් සේවා දිනය 2014



ඒමියන් ඒවිඒෂන් ගුවන් පුහුණු පාසල විසින් සංවිධානය කරන ලද ගුවන් සේවා දිනය පසුගිය මාර්තු මස 12 වනදා කොළඹ රත්මලාන ගුවන් තොටුපොළ ඒමියන් ඒවිඒෂන් කාර්යාල සහ ගුවන් යානා අංගනයේ දී පැවැත්විණි.

වැඩසටහන සඳහා ගුවන් සේවාව පිළිබඳ අන්තර් පාසල් දැනුම මිනුම තරඟාවලියක්, පැමිණි පාසල් සිසු, සිසුවියන්ට, පාසල් ගුරුවරුන්ට සහ දෙමාපියන්ට ගුවන් ක්ෂේත්‍රය සහ ගුවන් ඉන්ජිනේරු විද්‍යාව පිළිබඳ දේශන, වැඩමුළු, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ පරිගණක ක්‍රීඩා, ගුවන් යානා ආකෘති ප්‍රදර්ශනය ඇතුළු තවත් ආකර්ෂණීය අංග

බොහෝමයක් ඇතුළත් කර තිබිණ. ඒමියන් ඒවිඒෂන් ආයතනයේ දේශකවරුන් සහ එම පාසලේ සිසුන් පැමිණි සෑමට ඉතා වටිනා දැනුම් සම්භාරයක් ලබා දුන් අතර මෙම අවස්ථාව සඳහා ආරාධිත පාසල් 15කින් සිසු සිසුවියන් 200කට ආසන්න පිරිසක් සහභාගී විය.

## මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් අරඹා වසරක් සපිරි



මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කර වසරක් සපිරීම නිමිත්තෙන් පසුගිය 18 (2014 මාර්තු 18) දින විශේෂ සැමරුම් වැඩසටහනක් මත්තල ගුවන් තොටුපළ පරිශ්‍රයේ දී පැවැත්විණි. එහිදී විශේෂ පහන් පූජා පිංකමක් සහ පරිත්‍රාන ධර්ම දේශනයක් ගුවන් තොටුපොළ භූමියේදී පවත්වන ලද්දේ හික්ෂුන් වහන්සේ දොළොස් නමකගේ වැඩම වීමෙන් වූ අතර

මෙහි මූලසුන හෙබවූයේ තිස්ස රජ මහා විහාරාධිපති අතිපූජ්‍ය දේවාලේගම ධම්මසේන නායක ස්වාමීන් වහන්සේ විසිනි.

මත්තල ගුවන් තොටුපොළට අනුයුක්ත සියළු සේවක/ සේවිකාවන් සහභාගී වූ මෙම අවස්ථාව වාමි අන්දමින් සංවිධානය කර තිබුණි.

ගුවන් තොටුපළ වෙබ් අඩවිය

## ජෙට් එයාර්වේස් වෙන්නායි කොළඹ ගුවන් ගමන් අත්හිටුවයි



ඉන්දියාවේ විශාලතම දේශීය ගුවන් සමාගම වන ජෙට් එයාර්වේස් සමාගම ඉන්දියාවේ වෙන්නායි සිට කොළඹ බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ දක්වා දිනපතා ක්‍රියාත්මක කළ කාලසටහන්ගත ගුවන් ගමන් අත්හිටුවීමට තීරණය කර ඇති බව වාර්තා වේ. ඒ අනුව පසුගිය ජනවාරි 03 දින සිට බෝයිං 737 යානයක් යොදාගනිමින් සිදුකළ මෙම දිනපතා ගුවන් ගමන අත්හිටුවා ඇති අතර මුම්බායි සිට කොළඹට ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් ගමන් සියල්ල එලෙසම ක්‍රියාත්මක බව සමාගම පවසයි.

එලෙසම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම මගි ඉන්දියානු ගමනාන්ත වෙත සිය සේවා පුළුල් කිරීමත් සමගම ජෙට් එයාර්වේස් හි ආදායම අඩුවීම මෙයට ප්‍රධානතම හේතුව බවද වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.

දිනමිණ



## හෙලිටුවර්ස් ගුවන් සේවය චික්දින වාර්තාගත මගී ප්‍රවාහනයක



## ශ්‍රී ලංකන් Fly Smiles නවතම කාර්යාලය විවෘත වේ

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ නිරන්තර පියාසර කරන්නන්ගේ වැඩසටහන (frequent flyer programme) වන ෆ්ලයිස්මයිල්ස් (FlySmiles) හි නවතම කාර්යාලය පසුගිය මාර්තු මස 12 වැනිදා කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ පිටත්වීම් පර්යන්තයේ දී විවෘත විය.

මෙම කාර්යාලයෙන් සියලුම ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සාමාජිකයන්ට පැය 24 පුරා සේවා පහසුකම් ලබාගැනීමේ හැකියාව පවතින අතර ෆ්ලයිස්මයිල්ස් සේවාවේ ඉහළ ස්ථරවල සිටින සාමාජිකයින්ට ගුවන් ගතවීම සඳහා පිටත්වීමට පෙර ලබාදෙන සියලුම ප්‍රතිලාභයන් සහ අනෙකුත් සේවාවන් ද ලබාගැනීමට පහසුකම් සලසා ඇති බව ශ්‍රී ලංකන් සමාගම පවසයි.

## කටාර් ගුවන් සේවය

### කොළඹට ගුවන් ගමන් වැඩිකරයි



කටාර් ගුවන් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිදුකරන ගුවන් ගමන් වාර වැඩිකිරීමට තීරණය කර ඇති බව වාර්තා වේ. දිනපතා කොළඹට සිදුකරන ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය ගුවන් ගමන් 02 සිට 03 දක්වාත් දැනට යොදාගන්නා 320 යානාවන් සමගින් බෝයිං 777 යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදාගැනීමටත් ගුවන් සමාගම තීරණය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ අන්තර් ගුවන් ගමන් සේවා අතර ප්‍රමුඛයා වන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ හෙලිටුවර්ස් ගුවන් සේවය එම ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ එක් දින වාර්තාගත මගී ප්‍රවාහනයක පසුගිය 29 දින සිදු කළහ.

හබරණ ප්‍රදේශයේ පැවති බ්‍රැන්ඩික්ස් සමාගමේ වර්ෂ අවසාන වැඩසටහනක් වෙනුවෙන් එම ආයතනයේ 343 ක සේවක පිරිසක් මෙම ගුවන් පහසුකම් ලබා ගන්නා ලදී. හෙලිටුවර්ස් ආයතනය මෙම පහසුකම් වෙනුවෙන් එම අයි 17 හෙලිකොප්ටර් 02ක්, ඒ එන් 32 බී ගුවන් යානා 02ක්, එම් ඒ 60 ගුවන් යානයක්, වයි 12 ගුවන් යානයක් යොදාගන්නා ලදී.

ගුවන් හමුදා වෙබ් අඩවිය



## ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයට වසර 101 යි

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට 101 වසරක් සපිරීම පසුගිය දෙසැම්බර් 07 වනදා සිදුවිය. ශ්‍රී ලංකාවට මුලින්ම ගුවන් යානාවක් රැගෙනවිත් කොළඹ තුරු තරු පිටියේදී සාර්ථක ලෙස ගුවන් ගත කර ඇත්තේ 1912 වසරේ දෙසැම්බර් මස 07 දාය.

මේ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ පණිවුඩයක් නිකුත් කරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා පවසා ඇත්තේ මෙය ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තයට වැදගත් සංධිස්ථානයක් වන බවයි. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාව ලෝක ගුවන් කර්මාන්තයේ ඉහළින්ම සිටින බවත් විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා යන ගුවන් සමාගම් මෙවන විට විශාල ප්‍රගතියක් ලබා ඇති බවත් එතුමා වැඩිදුරටත් අදහස් දක්වමින් පවසා ඇත.

## ඩුබායි ගුවන් තොටුපළ 2013 වසරේ මගීන් 66,431,533ක් මෙහෙයවයි

ලෝකයේ දෙවන කාර්ය බහුලතම ගුවන් තොටුපළ වන ඩුබායි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2012 වසරට සාපේක්ෂව 15%ක ජාත්‍යන්තර මගී වර්ධනයක් වාර්තා කර ඇති බව එරට ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන් පවසයි. ගුවන් තොටුපළ විසින් 2012 වසර තුළ මෙහෙයවා ඇති මගීන් ප්‍රමාණය 57,684,550ක් වන අතර එය 2013 වසරේ දී 66,431,533ක් බවට පත්වී ඇත.

## ඒෂියන් ඒවියේෂන්, ගුවන් සේවාව පිළිබඳ හඳුන්වාදීමේ පාඨමාලාව



ඒෂියන් ඒවියේෂන් ගුවන් පුහුණු පාසල මගින් පසුගියදා පාසල් නිවාඩුව වෙනුවෙන් සූදානම් කරන ලද ගුවන් පුහුණු පාඨමාලාව සාර්ථක ලෙස අවසන් කරන ලදී. එහිදී ඔවුන් විසින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ මූලික සිද්ධාන්ත රැසක් ආවරණය වන පරිදි පාඨමාලාව පවත්වන ලද අතර අවසානයේ දී සහභාගී වූ සැමට වටිනා සහතික පත්‍රයක්ද පිරිනමන ලදී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා සඳහා සහභාගී වූ සිසුනට රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ නිරීක්ෂණය අවස්ථාවද ලැබිණි.

## හාලන්දා විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයට නව සාමාජිකයින්



නාලන්දා විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයට නව සාමාජිකයින් බඳවා ගැනීම පසුගිය ජනවාරි මස 21 වන දින එම විද්‍යාලයීය ප්‍රධාන ශාලාවේදී පැවැත්විණ. නව සාමාජිකයින් බඳවා ගැනීමට සමගාමීව ඒ පිළිබඳ ඔවුන්ගේ දෙමාපියන් දැනුවත් කිරීමේ හමුවක්ද එදින පවත්වන ලද අතර එහිදී නව සාමාජිකයින් 200ක් පමණ ගුවන් පියාසර සංගමයට එක්විය.

මේ වන විට නාලන්දා විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයේ මුළු සාමාජික පිරිස 450ක් පමණ වේ.

## ශ්‍රී ලංකාවේ

### සංචාරක ආදායම ඉහළ යයි

සංචාරක ව්‍යාපාරයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ඉපයූ ආදායම මේ වසරේ පළමු මාස 10 තුළ 26% කින් වර්ධනය වී ඇති බව වාර්තා වේ. එම කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවට සංචාරක ව්‍යාපාරයෙන් ලැබුණු විදේශ විනිමය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 996.2කි. වසරේ මුල් මාස 10 තුළ දිවයිනට පැමිණි සංචාරකයන්ගේ ප්‍රමාණය නවලක්ෂ හාරදහස් පහලොවක් වන අතර, එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 16.8%ක වර්ධනයක් ලෙස සැලකිය හැක.

පසුගිය වසරේ දස ලක්ෂ පන්දහස් හයසිය පහක් සංචාරකයන් දිවයිනට පැමිණි අතර, මේ වසරේ ඉලක්කය සංචාරකයන් දොලොස් ලක්ෂයකි. එමගින් ඩොලර් බිලියන 1.5ක ආදායමක් ඉපයීමට අපේක්ෂා කෙරේ.



## 'OOH' අලෙවිකරණයට නවත් ආකර්ෂණීය ක්‍රමයක්



අලෙවිකරණයට නවත් මාර්ගයක් එක්කරමින් 'OOH' මිඩියා මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ වෙළඳපොළ ආක්‍රමණය කිරීමට සමත්ව ඇත. ශාමිල් සවාහිර් මහතා විසින් 2012 වසරේ දී ආරම්භ කොට ඇති මෙම ආයතනය මේ වන විට අලෙවිකරණ ක්ෂේත්‍රයට නව මානයක් එක්කොට ඇත.



## ශ්‍රී ලංකාව නුදුරු අනාගතයේ දී නාවික, ගුවන්, වාණිජ, බලශක්ති සහ දැනුමේ කේන්ද්‍රයක් බවට පත් වේවි... ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා

ශ්‍රී ලංකාව නුදුරු අනාගතයේ දී නාවික, ගුවන්, වාණිජ, බලශක්ති සහ දැනුමේ කේන්ද්‍රයක් බවට පත් වීම නිසැකවම සිදුවන බව රාජ්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ සහ නාගරික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා පසුගියදා කොළඹ දී පැවති උත්සවයකට සහභාගී වෙමින් පවසා ඇත.

මත්තල ගුවන් තොටුපළ, හම්බන්තොට වරාය, බලශක්ති අවශ්‍යතා, උසස් ප්‍රමිතියෙන් යුතු මහා මාර්ග සහ දුම්රිය මාර්ග වෙනුවෙන් සිදුකරනු ලබන ආයෝජන තුළින් අනාගතයේ දී සුවිසල් බලපෑමක් සිදුවන බව ඒ මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත. එතුමා මෙම අදහස් පළ කොට ඇත්තේ පසුගිය දෙසැම්බර් මස 23 දා කොළඹ ටාජ් සමුද්‍රා හෝටලයේ පැවති 'වර්කින් ශ්‍රී ලංකා' සම්මන්ත්‍රණයේ ප්‍රධාන දේශනය සිදුකරමිනි.

## ඉටිහාඩ් සහ ඕමාන්

### ගුවන් සේවා මත්තල වෙත



ඉටිහාඩ් සහ ඕමාන් ගුවන් සේවා මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ විකල්ප ගුවන් තොටුපළක් ලෙස යොදා ගැනීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. සිය ගුවන් ගමන් වලදී අතිරේක ඉන්ධන රැගෙන ඒමේ අවශ්‍යතාවය අවම කර ගනිමින් වැයවන මුදල් අවම කර ගැනීම ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණයි.

### ගුවන් නියමු සහ, ඉංජිනේරු

පුහුණු  
මධ්‍යස්ථානයක්  
හමිබන්තොටට



හමිබන්තොට ප්‍රදේශයේ නව ගුවන් යානා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ආරම්භ කිරීමට රජය සැලසුම් කර තිබේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාව නැංවීම අරමුණු කර ගනිමින් මෙය සිදු කරන බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා පවසයි.

ගුවන් නියමුවන් දෙලක්ෂ පනස්දහක් සහ ගුවන් යානා තාක්ෂණ ඉංජිනේරුවන් ලක්ෂ 4කගේ පමණ හිඟයක් 2020 පමණ වනවිට ලෝකයේ ඇති වන බවත් එයට විසඳුම් ලබාදෙන රටක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව මැදිහත් වීමේ අරමුණින් මේ මධ්‍යස්ථානය ආරම්භ කරන බවද ඇමතිවරයා කියයි.

ලංකා සී නිවිස්

### ගුවන් හමුදාවෙන්, දුරුවන්ට ගුවන් සේවාවේ මූලිකාංග පිළිබඳ පාඨමාලාව

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන, ගුවන් සේවාව වෙත පියනගන්නට කැමැත්තක් දක්වන සිසු දරු දැරියන් වෙනුවෙන් සූදානම් කරන ලද ගුවන් සේවාවේ මූලිකාංග පාඨමාලාව පසුගිය දෙසැම්බර් 12 දා සාර්ථකව අවසන් කළ බව ගුවන් හමුදා වෙබ් අඩවිය පවසයි. දින 03ක් පුරාවට පවත්වන ලද මෙම පාඨමාලාව පාසල් නිවාඩු කාලයත් සමගින් ආරම්භ කරන ලදී.

පාසල් සිසුන් 60 දෙනකු පමණ මෙම පාඨමාලාව සඳහා සහභාගී වී ඇති අතර වැඩසටහනේ දේශන ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රවීණ ඉංජිනේරුවන් සහ ගුවන් නියමුවන් විසින් සිදුකර ඇත.

ගුවන් හමුදා වෙබ් අඩවිය



### ඕපන්ස්කයිස් සිසුන්

### ශ්‍රී ලංකන් හි අධ්‍යයන වාර්තාවක

ඕපන්ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසලේ සිසුන් පිරිසක් පසුගිය දා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා නඩත්තු අංශයේ අධ්‍යයන වාර්තාවකට එක්වී ඇත. මෙහි සියළුම සම්බන්ධීකරණ කටයුතු කපිතාන් ඩිරූච් පෙරේරා සහ කපිතාන් උපේන්ද්‍ර රණවීර යන මහත්වරුන් විසින් සිදුකර ඇත. මෙය තම ඉදිරි අධ්‍යාපන කටයුතු සඳහා මහඟු රුකුලක් වූ බව ඕපන්ස්කයිස් සිසුන් පවසයි.

### දකුණු ආසියානු ගුවන් සේවා පුහුණු පාසලෙන්

### වාණිජ ගුවන් නියමු සිද්ධාන්ත පාඨමාලා

දකුණු ආසියානු ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල විසින් වාණිජ ගුවන් නියමු බලපත්‍ර සිද්ධාන්ත පාඨමාලා ආරම්භ කිරීමට කටයුතු යොදා ඇති බව වාර්තා වේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පෞද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රය ලබාගෙන ඇති පුද්ගලයින් සඳහා මෙම පාඨමාලාව විවෘත වේ.

වැඩිදුර තොරතුරු දුරකථන අංක 0772 93 11 11 හෝ [info@saasfly.com](mailto:info@saasfly.com) ඊමේල් ලිපිනයෙන් ලබාගත හැක.

වෙබ් අඩවිය [www.saasfly.com](http://www.saasfly.com)

## ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම

සයිබීරියානු ගුවන් සමාගම සමගින් කෝඩ්ශෙයාර් අවබෝධතාවයක



ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම සිය ගමනාන්ත ජාලය තවත් පුළුල් කරමින් මධ්‍යම ආසියාවේ ගුවන් ගමනාන්ත රැසකට පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි සයිබීරියානු ගුවන් සමාගම සමගින් කෝඩ්ශෙයාර් ගිවිසුමකට එළඹ ඇත. පසුගිය දෙසැම්බර් 17 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගිවිසුම හරහා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය මගින් කොළඹ සිට රුසියාවේ මොස්කව් වෙත ගමන් කර සයිබීරියානු ගුවන් සේවය හරහා නොවොසිබිරස්ක්, සෙන්ට් පීටර්ස්බර්ග්, වොල්ගොග්‍රාඩ්, ඉර්කුට්ස්ක් වැනි රුසියානු සමූහාණ්ඩුවට අයත් ගමනාන්ත වෙත පහසුවෙන් ගමන් කළ හැකි බව ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී කපිල වන්දෙස්න මහතා පවසයි.

රුසියාවේ නොවොසිබිරස්ක් නලරය කේන්ද්‍ර කරගත් සයිබීරියානු ගුවන් සමාගම වන්වර්ල්ඩ් සන්ධානයේ සාමාජිකයෙකි. එමෙන්ම රුසියාව, යුරෝපය මෙන්ම පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලීය රටලව ගුවන් ගමනාන්ත රැසකට ගමන් පහසුකම් සපයන සයිබීරියානු ගුවන් සේවය පොදුරාජ්‍ය මණ්ඩලීය රාජ්‍යයන් අතරින් වැඩිම දේශීය ගුවන් ගමනාන්ත ප්‍රමාණයකට ද උරුම කියන ගුවන් සේවයයි.

ඒ සමගම ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම රටවල් 36ක ගමනාන්ත 73ක් වෙත ගුවන් ගමන් පහසුකම් සපයයි.



## ගුවන් යානා බලඇණියට එන වසරේ අලුතෙන් යානා දහයක් ගැනීමට යයි

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ලබන වසරේදී සිය ගුවන් යානා බලඇණියට අලුතින් ගුවන් යානා 10ක් එකතු කර ගැනීමට සැලැස්සුම් කර තිබේ. එසේ එකතු කරගන්නට යන්නේ A 330-300 ගුවන් යානා හයක් සහ A350-900 ගුවන් යානා හතරකි. මේ ගුවන් යානා දහය මිලදී ගැනීම සඳහා එයාර් බස් සමාගම සමග ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබෙන අතර එම ගුවන් යානා මිලදී භාර ගැනීම ලබන වසරේ ඔක්තෝබර් මාසයේ සිදුකිරීමට නියමිත බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ 2011-12 වාර්ෂික වාර්තාව හා ගිණුම් වාර්තාව පිළිබඳ ඇමැති මණ්ඩලය දැනුම්වත් කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ දැක්වේ.

ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම වැදගත් මෙහෙයුම් තීරණ ගනිමින් යුරෝපය වෙත යන ගුවන් ගමන් ධාරිතාව අවම කරමින් ලාභදායී අංශ වෙත එනම් මැදපෙරදිග සහ දකුණු ආසියාවට ගුවන් මෙහෙයුම් වර්ධනය කිරීමටත් එහි ගුවන් ගමන් ජාලය ඉන්දියාවේ ශක්තිමත් කිරීමටත් කටයුතු යොදා ඇතැයි ඇමැති ජයරත්න මහතා පවසයි.

මේ ගුවන් ගමන් ජාලය ප්‍රශස්තකරණය කිරීමේ වැඩපිළිවෙලට 2014 මැදදී 'වන්වර්ල්ඩ්' සන්ධානයට එකාබද්ධ කිරීමටද සැලැස්සුම් කොට ඇත.

මවුබම



## ශ්‍රී ලංකන් ඕමාන් වෙත ගුවන් වාර වැඩිකරයි

කොළඹ සිට මස්කට් දක්වා සතියකට දින 05ක් සිදුකළ ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය දිනපතා සේවාවක් ලෙස වැඩිකිරීමට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම තීරණය කොට ඇති බව එම සමාගම පවසයි. මෑතක දී ඕමාන් සිට ශ්‍රී ලංකාව දක්වා පැමිණෙන ඕමාන සංචාරක ප්‍රමාණය වර්ධනය වීම හේතුවෙන් සමාගම අදාළ තීරණය ගෙන ඇති බව වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.



## දයා ඵව්ඵෂන් වෙතින්

විශේෂ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවක්



ශ්‍රී ලංකාවේ දැනට ක්‍රියාත්මක වන අභ්‍යන්තර ගුවන් සමාගමක් වන දයා ගුවන් සමාගම ඔබගේ පහසුව වෙනුවෙන් විශේෂ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවාවක් ලබාදීමට සූදානමින් සිටී. විශේෂයෙන්ම ඇඟළුම්, පළතුරු, නැවුම් මාළු, විවිධ කර්මාන්ත සඳහා අවශ්‍ය දෑ, රත්‍රන්, මැණික්, මුදල් සහ ඔබගේ ඕනෑම වටිනා භාණ්ඩයක් සඳහා ඉතා ඉහළ වගකීමකින් සහ සුරක්ෂිතභාවයක් ලබාදීම ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණයි.

## සිනෙක් ආයතනය

ගුවන් සේවා පාඨමාලා අරඹයි



ශ්‍රී ලංකාවේ නාවික කර්මාන්තය ආශ්‍රිත පාඨමාලාවන් හි ප්‍රමුඛයා ලෙස සැලකෙන සිනෙක් ආයතනය නව පියවරක් තබමින් ගුවන් කර්මාන්ත ආශ්‍රිත පාඨමාලා ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. EDEX අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශනයේදී ඔවුන් මේ බව ප්‍රකාශ කොට ඇති අතර එම පාඨමාලා මේ වසරේ සිට ආරම්භ කිරීමට නියමිත බවද වාර්තා වේ.

## මිහින් වයාර් නව සභාපති සිය තනතුරේ වැඩි අරඹයි



මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගමේ නව සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී තනතුරට නියෝජිත රණතුංග මහතා පසුගිය දා පත් කරන ලදී. රණතුංග මහතා පසුගියදා නව තනතුරේ වැඩ භාර ගත් අතර එම අවස්ථාව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් වෛද්‍ය රවිච්ඡු රුබේරු මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්.එම්.සී නිමල්සිරි මහතා, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන්

සේවා (ශ්‍රී ලංකා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය මහතා ඇතුළු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ඉහළ පෙළේ නිලධාරීන් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගමේ නිලධාරී මහත්ම/ මහත්මීන් රැසක් මෙම අවස්ථාවට සහභාගී විය.

ශ්‍රී ලංකන් සහ මිහින් ලංකා හි පෙර සභාපතිවරයා ලෙස කටයුතු කරන ලද්දේ නියෝජිත වික්‍රමසිංහ මහතා වන අතර ඔහු ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ සභාපතිවරයා ලෙස ඉදිරියටත් කටයුතු කරනු ඇත.

## මත්තල ගුවන් තොටුපළේ මෙහෙයුම් වල වර්ධනයක්



මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ මෙහෙයුම් කටයුතු මූලික අදියරේ පැවතිය ද වර්තමානය වන විට ගුවන් යානා, ගුවන් මගී මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයවීමේ ක්‍රමික වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරන බව සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය පියංකර ජයරත්න මහතා කියයි.

මේ වන විට ගුවන් යානා මෙහෙයුම් 1,350ක ප්‍රමාණයක් ද ගුවන් මගී මෙහෙයුම් 33,733ක්ද ගුවන් භාණ්ඩ කිලෝග්‍රෑම් 58,044 සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් මෙහෙයවා තිබෙන බව පවසන ඇමැතිවරයා මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ ගුවන් සේවාවට සම්බන්ධ සෘජු සේවාවන් මෙන්ම දේශීය විදේශීය ආයෝජකයන් වෙත ආයෝජන අවස්ථා සඳහා පහසුකම් සලසමින් නිදහස් ප්‍රදේශයක් ලෙස නීතිගත කර ඇති බවද පවසයි. රටට ආයෝජන අවස්ථා මෙන්ම දේශීය ආර්ථිකයට විදේශ විනිමය ගලා ඒමද මින් සිදුවන බව ජයරත්න මහතා කියා සිටියේය.

දිනමිණ

## මත්තල ගුවන් තොටුපොළේ ඉන්ධන සැපයුම් මෙහෙයුම් ප්‍රගතියම ඇරඹෙනවා

ගුවන් යානා සඳහා වන ඉන්ධන ලබාදීම වෙනුවෙන් රුහුණේ මත්තල ගුවන් තොටුපොළ ආශ්‍රිතව ඉදිවන ගුවන් යානා ඉන්ධන සැපයුම් පද්ධතියේ මෙහෙයුම් කටයුතු ප්‍රගතියම ඇරඹෙන කිරීමට නියමිත බව ඩඤ්ජන තෙල් සංවර්ධන ඇමැති අනුර ප්‍රියදර්ශන යාපා මහතා 'දිනමිණ'ට පැවසීය.

මෙම ඉන්ධන සැපයුම් පද්ධතිය අමෙරිකානු ඩොලර් දසලක්ෂ හතළිහක (ඇ.ඩො. මිලියන 40) වියදමින් ඉදිවෙයි. එකවර ඉන්ධන ලීටර් තිස් ලක්ෂයක් (ලීටර් 30,00000) ගබඩා කළ හැකි වන පරිදි මෙහි ෮෭කි ඉදි කර ඇති අතර ඉදි කිරීමේ කටයුතු නිම කිරීමෙන් පසු ලොව විශාලතම ගුවන් යානාවලට වුවද අවශ්‍ය ඉන්ධන ප්‍රමාණයන් ලබා දීමට හැකි වන බව ද ඇමැතිවරයා කියයි.

දිනමිණ

## මත්තල ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 1,514ක්



මේ වන විට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ තුළ සිදුකර

ඇති ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ප්‍රමාණය 1,514ක් බව වාර්තා වේ. මේ සඳහා ගුවන් යානා 757ක් දායක වී ඇත. ගුවන් තොටුපළ වෙත ගුවන් මගීන් 13,284ක් පැමිණ ඇති අතර ගුවන් මගීන් 22,853ක් ගුවන් තොටුපළින් පිටත්ව ගොස් ඇත. තවද ගුවන් තොටුපළ විසින් මෙහෙයවා ඇති ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය කිලෝග්‍රෑම් 64,380කි.

## ෆෙයාවේ ගුවන් පුහුණු පාසල



ෆෙයාවේ ගුවන් පුහුණු පාසල යනු ශ්‍රී ලංකාවේ ආරම්භ කර ඇති නවතම ගුවන් පුහුණු පාසල වන අතර එමගින් ගුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටර් යානා නියමුවන්ට නිසි පුහුණුවක් ලබාදීම සිදුකරයි. ෆෙයාවේ මගීන් පෞද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රය, වාණිජ ගුවන් නියමු බලපත්‍රය මෙන්ම භාවිතයේ පළපුරුද්ද සමගින් වාණිජ ගුවන් යානා බලපත්‍රයද ලබාගත හැක. ෆෙයාවේ හි සියලු කටයුතු සිදුවන්නේ අන්දැකීම සපිරි හිටපු ගුවන් හමුදාපතිවරයකු මෙන්ම හිටපු ගුවන් හමුදා මාණ්ඩලික ප්‍රධානී එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොහාන් ගුණතිලක මහතාගේ අධීක්ෂණය යටතේ ය.

# රත්මලාන ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරය ඉරිදා දිනයටත් විවෘත වේ

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන රත්මලාන ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරය එළඹෙන ජනවාරි මස 26 වන දින සිට ඉරිදා දිනයේත් මහජනතාව වෙනුවෙන් විවෘත කිරීමට පියවර ගෙන ඇති බව වාර්තා වේ. මේ සඳහා වන ජනතා සහභාගීත්වය ඉතා ශ්‍රීසුයෙන් ඉහළ යාම සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙම පියවර ගෙන ඇත.



## ඉන්දියානු

## සිවිල් ගුවන් සේවා

## අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට

## ICAO හි නව තනතුරක්

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආසියානු ශාන්තිකර කලාපයේ නව ප්‍රධානියා වශයෙන් ඉන්දීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අරුන් මිශ්‍රා මහතා පත්කර ඇත.

මෙම පත්වීම ලබන වසරේ ජනවාරි මස සිට ක්‍රියාත්මක වන අතර මෙවන් ගෞරව නාමයක් ලබාගත් ප්‍රථම ඉන්දියානුවා ලෙස මිශ්‍රා මහතා ඉතිහාසයට එක් වේ. ඉන්දීය රජයේ නිල අනුමැතිය ලැබීමෙන් අනතුරුව ඒ මහතා නව තනතුරේ කටයුතු අරඹනු ඇති බව ඉන්දීය පුවත් සේවා පවසයි.



## බෙල් සමාගමෙන්

## රෝද සහිත හෙලිකොප්ටරයක්

රෝද පද්ධතියක් සහිත සැහැල්ලු නව හෙලිකොප්ටර මාදිලියක් හඳුන්වාදීමට බෙල් හෙලිකොප්ටර් නිෂ්පාදන සමාගම සූදානමින් සිටී. Bell 429WLG ලෙස නම් කර ඇති මෙම හෙලිකොප්ටරය ලබන වසර මැදභාගය වන විට වෙළඳපොළ වෙත නිකුත් කිරීම ඔවුන්ගේ අපේක්ෂාවයි. සුවිශේෂීතාවයන් රැසකින් සමන්විත මෙම හෙලිකොප්ටරය ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 6.17 පමණ වනු ඇති බවද වාර්තා වේ.

# මත්තල උඩින් යන ලෝකයේ

# විශාලතම ගුවන් යානා ගණන ඉහළට

ලෝකයේ විශාලතම ගුවන් යානය වන A380 ගුවන් යානා හම්බන්තොට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ උඩින් පියාසර කිරීම වැඩිවී තිබෙන බවත් ඒ තුළින් ශ්‍රී ලංකාව උපයන ආදායමද ඉහළ ගොස් තිබෙන බවත් සිවිල් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයා කියයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති ප්‍රසන්න වික්‍රමසූරිය අප සමග පැවසුවේ මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේ A380 ගුවන් පර්යේෂණ තිබෙන නිසා A380 ගුවන් යානා ජාත්‍යන්තරව සිදුකරන ගමන් වලදී මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ උඩින් පියාසර කිරීම මේ වනවිට වැඩිකර තිබෙන බවයි.

‘මෙම ගුවන් යානා යම් කිසි කාල සීමාවක් ඇතුළත තම ගමනාන්ත වලට ගමන් කිරීමට සැලසුම් කරන්නේ. එවිට ඔවුන්ගේ ගුවන් මාර්ගය තීරණය කරන්නේ A380 ගුවන් පට් හරහායි. මේ විදිහට මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළට ගොඩ බසින්නේ නැතිව උඩින් ගියත් අපිට ආදායමක් ලැබෙනවා.’

අද දෙරණ

### ඉහළිම මත්තලට බොයිං, ඩ්වීලයිනර් යානා 06ක්



ජර්මනිය කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් සිය ව්‍යාපාර සිදුකරනු ලබන බහුජාතික සංචාරක ආයතනයක් වන TUI AG මේ දින වල ඔවුන්ගේ ව්‍යාපාරික ස්ථාන දැනට පවතින ඊජිප්තුවෙන් සහ තායිලන්තයෙන් බැහැරට ගෙන යාම සඳහා උත්සාහ කරන බවත් එම අවස්ථාව ශ්‍රී ලංකාව වෙත ලබාගැනීමට රජය උත්සාහ කරන බවත් නියෝජ්‍ය මුදල් අමාත්‍යවරයා පසුගියදා සිංගප්පූරුවේ දී ශ්‍රී ලංකා ව්‍යාපාරකයින් අමතමින් පවසා ඇත.

මේ වන විට ජර්මනියේ හැන්බ්වර් හි පවතින ඔවුන්ගේ මූලස්ථානය යුරෝපය පුරාවට තම ආධිපත්‍ය පතුරවමින් සිය සංචාරක ව්‍යාපාර කටයුතු කරනු ලබන ආයතනයකි. ඔවුන් සතුව හෝටල්, ගුවන් සමාගම්, නියෝජිත ආයතන, මගී ප්‍රවාහන නෞකා ඇතුළු බොහෝ ව්‍යාපාර පවතී. මින් ප්‍රධාන වන්නේ ඔවුන් සතුව ඇති TUI AG ගුවන් සමාගම වන අතර එයද යුරෝපය පුරා විහිදී ඇත.

TUI AG සමාගම සමග මේ පිළිබඳ සාකච්ඡා කළ බවත් එහි සාර්ථකත්වය මත ඉදිරියේ දී කුලී පදනම මත වන නවතම බෝයිං ඩ්වීලයිනර් වර්ගයේ ගුවන් යානා 06ක් මත්තල රාජපක්ෂ ගුවන් තොටුපළ වෙත පැමිණෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන බවද අමාත්‍යවරයා ශ්‍රී ලංකා ව්‍යාපාරිකයින් අමතමින් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

බොහෝ දෙනා විමසනවා අපට ඇයි දෙවන ගුවන් තොටුපළක් අවශ්‍ය වන්නේ කියා, අපිට අවශ්‍යයි අපේ ඉලක්ක වෙත ඉක්මනින් යන්න, සංචාරක කර්මාන්තයේ දියුණුව රඳන්නේ ගුවන් කර්මාන්තයේ කාර්යක්ෂමතාවය මත මෙන්ම අපේ දේවල් අපිට ඉක්මනින්ම වෙනත් රටවල් වෙත ඉක්මනින් යොමු කරන්නත් අපට අවශ්‍යයි. අනික් කරුණ තමයි හම්බන්තොට වරාය, ඔබ සමහරවිට මේක ඇහුවාම පුදුමවේවි, වසරක් තුළ සිදුකෙරෙන ලෝකයේ නැව් ගමනාගමනයෙන් 2/3ක්, විශේෂයෙන්ම ඉන්ධන ප්‍රවාහනය හේතුවෙන් ගමන් කරන්නේ අපේ හම්බන්තොට වරාය පසුකරමිනුයි. මේවා අපි හඳුනාගෙන තමයි කටයුතු කරන්නේ, මේවා ඉදිරියට ගෙන යන්න නම් අපිට ව්‍යාපාරික ඔබගේත් සහයෝගය අවශ්‍යයි යනුවෙන් අමාත්‍ය ආචාර්ය සරත් අමුණුගම මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

මෙම ව්‍යාපාරික සමුළුව සඳහා 200කට ආසන්න ව්‍යාපාරික පිරිසක් සහභාගී වී ඇත.

ද නේෂන් පුවත්පත ඇසුරිනි



### දකුණු කොරියාවේ සිට කොළඹට සෘජු ගුවන් ගමන්

දකුණු කොරියාවේ සෝල් නුවර සිට කොළඹ දක්වා සෘජු ගුවන් සේවා ආරම්භ කරන ලදී. සිය ගුවන් ගමනාන්ත ජාලය වැඩි කිරීමේ වැඩසටහනෙහි අංගයක් ලෙස මෙම සෘජු ගුවන් සේවය ක්‍රියාත්මක වනු ඇත.

එයාර්බස් 330 මාදිලියේ ගුවන් යානා යොදා ගනිමින් අගහරුවාදා, බ්‍රහස්පතින්දා සහ සෙනසුරාදා දින වලදී සතියට තෙවරක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සමගින් ගුවන් මගීන්ට සුවිශේෂී පහසුකම් රැසක් ද හිමිවනු ඇත.

### මිලේනියම් ගුවන් පුහුණු පාසල



මිලේනියම් ගුවන් සමාගම යනු ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන් යානා, හෙලිකොප්ටර් සහ ජලවර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් යන සියල්ල සිදුකරනු ලබන එකම ආයතනයයි. මේ වන විට රට තුළ ගුවන් කර්මාන්තයේ ඇතිවෙමින් පවතින සංවර්ධනය සැලකිල්ලට ගනිමින් සහ සිය කටයුතු තවදුරටත් පුළුල් කිරීමේ අරමුණින් මිලේනියම් නමින් ගුවන් පුහුණු පාසලක් ආරම්භ කොට ඇත.

### ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාව

### ටොන් 15ක් බර ඩ්‍රෝන යානාවක් හදැයි

America Air Force makes a drone of 15 tons



ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාව විසින් ප්‍රමාණයෙන් විශාල අති රහසිගත ඩ්‍රෝන යානාවක් අත්හදා බලමින් සිටින බව වාර්තා වේ. ඒවිඒඡන් වික් සඟරාව පවසන්නේ නිෂ්පාදනයට සූදානම් කර ඇති මෙය 2015 වන විට ගුවන් හමුදාවේ සේවය සඳහා යොදාගනු ඇති බවයි.

බුද්ධි, පර්යේෂණ සහ පිරික්සුම් මෙහෙයුම් සඳහා නිර්මාණය කර ඇති RQ-180 නම් මෙම යානය නෙවාඩාහි පිහිටා ඇති ඒරියා 51 ප්‍රදේශයේදී අත්හදා බලන බව පැවසේ. ලොක්හිඩ් සමාගම විසින් නිෂ්පාදිත බ්ලැක්බර්ඩ් ඩ්‍රෝන යානය 1998 දී විශ්‍රාම ගැන්වූ පසු ඉන් පුරප්පාඩු වූ හැකියාවන් නව යානය මගින් ඉටු කරනු ඇත.

බෝයිං සහ ලොක්හිඩ් මාටින් සමාගම් වල ඉල්ලීම පරාජය කළ තොර්නෙට් ගෘමන් ගුවන් සහ ආරක්ෂක තාක්ෂණ සමාගම විසින් මෙය නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර 2008දී එම සමාගමේ අයවැය බිලියන 2කින් ඉහළ යාම මෙම යානයේ නිෂ්පාදනය ඇරඹීම හා සමපාත බව ඒවිඒඡන් වික් සඟරාවේ අදහසයි.

යානාව අත්හදා බැලෙන ඒරියා 51 ප්‍රදේශය මෙතෙක් හෙළිදරව්වූ ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවේ අතිශය රහසිගත මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයයි. මේ පිළිබඳව කරුණු දැක්වීම ගුවන් හමුදා සහ තොර්නෙට් ගෘමන් නිලධාරීන් විසින් ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත.

රේඩාර් හරස්කඩ වර්ධනය කර තිබීම RQ-180 යානයේ ප්‍රධාන විශේෂත්වයක් වන අතර එමගින් සියලු දිශා වලින් අඩු සහ වැඩි සංඛ්‍යාතයන් නිරීක්ෂණය කිරීමේ හැකියාව හිමිවී තිබේ. ගුවන් යානයේ බාහිර සැකැස්ම මගින් විශිෂ්ට ගුවන් ගතික හැකියාවන් අන්තර්ගත වී ඇති මෙම යානයේ බර ටොන් 15ක් පමණ වන බව පැවසේ.

ඇෆ්ගනිස්ථානය වැනි තම පාලනය සහිත ගුවන් කලාප වලින් අභියෝගාත්මක කලාපයන් දක්වා ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවේ බුද්ධි, පර්යේෂණ, පිරික්සුම් සම්පත් බැහැර කිරීමට හේතුවී ඇත්තේද නව යානයේ ආගමනය බව විචාරකයන්ගේ මතයයි.

### 2015 නොවැම්බර් සිට

### අතින් සටහන් තබන ගමන් බලපත්‍ර නවතයි

2015 නොවැම්බර් මස 24 දින සිට ලොව පුරා භාවිත වන යන්ත්‍රානුසාරයෙන් කියවිය නොහැකි සියළු විදේශ ගමන් බලපත්‍ර භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීමට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය තීරණය කර ඇත.

දැනට ඉන්දියාව මගින් ජායාරූප අලවා එහි අන්තර්ගත ලියන ලද ගමන් බලපත්‍ර පසුගිය කාලයේ දී ඉන්දියාව මගින් නිකුත් කර ඇත. ඒ අනුව එම සියළු ගමන් බලපත්‍ර ඉහත දිනයේ සිට භාවිතයෙන් ඉවත් කරනු ඇත.



### මුම්බායි ගුවන් තොටුපළේ

### නව ගුවන් මගී පර්යන්තය විවෘත වේ

මුම්බායි හි වාට්ටපති ශිවරාජ් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ දෙවන ගුවන් මගී පර්යන්තය පසුගියදා විවෘත කරන ලදී. මෙය ඉන්දියානු ඓතිහාසික සංස්කෘතිය විදහා දැක්වෙන පරිදි මොනරකුගේ ස්වරූපය ඉස්මතු වන අයුරින් ඉතා අලංකාර ලෙස නිර්මාණය කර ඇත. මෙමගින් ඉන්දියානු අනන්‍යතාවය ලෝකය වෙත රැගෙන යාමට අදහස් කරන බව ඔවුන් පවසයි.



## සහාය නියමුවා කොල්ලකෑ ගුවන් යානය ජීනීවා වෙත



ඉතියෝපියාවේ සිට ඉතාලිය දක්වා පියාසර කරමින් තිබූ ඉතියෝපියානු ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයිං 767 ගුවන් යානය කොල්ලකෑ එහි සහාය ගුවන් නියමුවා ගුවන් යානය ස්විට්සර්ලන්තයේ ජීනීවා ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ දක්වා රැගෙන ගොස් ඇති බව වාර්තා වේ.

යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා ශාරීරික අවශ්‍යතාවයක් වෙනුවෙන් නියමු කුටියෙන් පිටත්ව ගිය අවස්ථාවේදී සහාය නියමුවා යානයේ පාලනය තමාගේ අණසකට ගෙන මෙම ක්‍රියාව සිදුකර ඇත. ජීනීවා හි ගොඩබස්සවන ලද ගුවන් යානයේ සිටි මිනිසාට හෝ ගුවන් කාර්යය මණ්ඩල සමාජිකයින් හට කිසිදු අනතුරක් සිදු නොවී ඇතැයි වාර්තා වන අතරම මංකොල්ලකරුද හදිසි අවස්ථාවන් හිදී නියමු කුටියෙන් ඉවත්වීමට භාවිත කරන ලඤ්චක් අධාරයෙන් පිටතට පැමිණ පොලීසිය වෙත භාරවී ඇති බවද වාර්තා වේ.

යානය පැහැර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් නිශ්චිතවම කරුණු හෙළිවී නොමැති වුවද තම රටෙහි ජීවත්වීම අනාරක්ෂිත බැවින් ජීනීවා හි ආරක්ෂාව තමන් අපේක්ෂා කරන බව අදාළ නියමුවා පොලීසිය වෙත දන්වා ඇත.

## ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවය අප්‍රිකානු කලාපයේ හොඳම ගුවන් සේවය වේ



අප්‍රිකානු කලාපය තුළ වසරේ හොඳම ගුවන් සමාගමට හිමි සම්මානය ඉතියෝපියානු ගුවන් සමාගම විසින් දිනා ගෙන ඇත. අප්‍රිකානු ගුවන් සමාගම් සංගමයේ 45 වන වාර්ෂික සමුළුවේ දී මෙම

සම්මානය ලබාදී ඇති අතර මෙය පසුගිය නොවැම්බර් 25, 26 යන දිනවල කෙන්යාවේ මොම්බසා හිදී පැවැත්විණ.

## ලොව වටිනාම ගුවන්සේවා සන්නාමය අඛණ්ඩව තෙවන වරටත් එම්ඊටීස් වෙත



ගෝලීයව ජනතාව හා ස්ථාන සම්බන්ධ කරන එම්ඊටීස් ගුවන් සමාගම ලෝකයේ වටිනාම ගුවන්සේවා සන්නාමය ලෙස අඛණ්ඩව තුන්වන වතාවටත් බ්‍රන්ඩ් ඊයුර්නස් ග්ලෝබල් 500 වාර්තාව මගින් නම් කර ඇත. ඉහත වාර්තාවෙහි 234 වන ගුවන් සේවය වන එම්ඊටීස් ගුවන් සමාගම මැදපෙරදිග කලාපය තුළද වටිනාම ගුවන් සන්නාමය ලෙස නම් කර තිබේ. ඒ අඛණ්ඩව සිව්වෙනි වරටයි. නවතම ඇස්තමේන්තුවලට අනුව එම්ඊටීස් සන්නාමයේ වටිනාකම අමෙරිකානු ඩොලර් බිලියන 5.48කි. එම අගය 2013 වසරට සාපේක්ෂව 34%ක වැඩිවීමකි.

ශක්තිමත් සන්නාමයක් යනු ව්‍යාපාරයක් වෙන්කොට දක්වන වැදගත් සාධකයකි. එම්ඊටීස් නිරන්තරයෙන් තම සන්නාමය ගොඩනැගීමේ කටයුතුවල නිරත වූයේ ඒ නිසයි. අපේ සන්නාමයේ වටිනාකම වැඩිවීම ගැනත්, ඉහළම ස්ථානය රැකගැනීමට හැකිවීම පිළිබඳවත් අපි සතුටු වෙතවා.

ඉක්මනින් වෙනස්වන, අතිශය තරගකාරී ගෝලීය පසුබිමක් තුළ ගනුදෙනුකරුවන් හා සම්බන්ධවෙමින්, ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාලීමෙහි අප කෙතරම් සාර්ථකවී ඇත්දැයි මේ තුළින් පෙනෙනවා, යැයි එම්ඊටීස් හි ආයතනික සන්නිවේදන, අලෙවි හා සන්නාම සඳහා කලාපීය ජ්‍යෙෂ්ඨ උප සහායක, බ්‍රිට්‍රෝස් බ්‍රිට්‍රෝස් මහතා ප්‍රකාශ කළේය.

ගුවන් යානා 212 සමග ඩුබායි සිට ලෝකයේ රටවල් 80ක ගමනාන්ත 141ක් වෙත එම්ඊටීස් සිය සේවා ක්‍රියාත්මක කරයි. ජාතීන් 160කට අයත් 48,000ක ශ්‍රම බලකායකින් එම්ඊටීස් සමාගම පොහොසත්ය.

සිය සන්නාමයේ ජීව ගුණය මූර්තිමත් කරන සමාගමේ අභිවර්ධනයට හේතුවී ඇත්තේ ජනතාවට සංචාරය කරන්නට, සම්බන්ධ වෙන්නට සහ ජීවිතය විඳින්නට ඉඩකඩ සලසන නව්‍ය වූ මුහුණුවරයි.

නිවිස්පොට් වෙබ් අඩවිය

### කාලය පදනම් කරගත් ගුවන් යානා

### විකිනෙක දුරස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය සාර්ථකයි

කාලය පදනම් කරගත් ගුවන් යානා එකිනෙක දුරස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය සාර්ථකයි

ලොව ප්‍රථම වරට ලන්ඩන් හිනෝ ගුවන්තොටුපළ සඳහා හඳුන්වා දුන් කාලය පදනම් කරගත් පැමිණෙන ගුවන් යානා එකිනෙක දුරස්කිරීමේ ක්‍රමවේදය අති සාර්ථක බව බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් ගමන් පාලක සමාගම පවසයි. පෙර පැවති ගුවන් යානා මාදිලීන් උපයෝගී කර ගනිමින් සිදුකරන ලද ගුවන් යානා දුරස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය වෙනුවට නව ක්‍රමවේදය හඳුන්වා දී ඇත.

මෙමගින් ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන් සැලකිය යුතු මට්ටමින් අඩුකර ගැනීමට හැකිවී ඇති අතරම ගුවන් ගමන් අවලංගු කිරීම් ද අඩු කළ බව වාර්තා වේ. වසර 2015 දී අනෙකුත් ගුවන් තොටුපොළ සඳහාද මෙම ක්‍රමවේදය හඳුන්වාදීම ඔවුන් ගේ අපේක්ෂාව යි.



### 2013 වසර කාලසටහන ගත ගුවන් සේවා සඳහා සුරක්ෂිතම වසරයි

### 2013 Safest Year on Record for Scheduled International Aviation

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය නිකුත් කර ඇති නවතම වාර්තාවකට අනුව කාලසටහන (කාලසටහන් වලට අනුව ක්‍රියාත්මක වන) ගුවන් ගමන් සඳහා ගෙවී ගිය 2013 වසර සුරක්ෂිතම වසර ලෙස නම් කර ඇත. 2013 වසරේ දී මාරක ගුවන් අනතුරු 09ක් කාලසටහන ගත ගුවන් ගමන් අතුරින් වාර්තා වී ඇති අතර ඉන් අතිම වූ ජීවිත ගතන 173කි. මෙය 2012 වසරට සාපේක්ෂව 53.3% ක අනතුරු ප්‍රතිශතයේ අඩුවීමකි.

### විශාර්ඛස් කහයෝගයෙන්

### නව ගුවන් පුහුණු මධ්‍යස්ථානයක් සිංගප්පූරුවේ



ලෝක ගුවන් කර්මාන්තයේ පවතින ශීඝ්‍ර දියුණුවට මුහුණදීම වෙනුවෙන් විශාර්ඛස් සමාගම සහ සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය සමග එක්ව නව ගුවන් පුහුණු පාසලක් සිංගප්පූරුවේදී ආරම්භ කිරීමට සූදානම් බව වාර්තා වේ. එහි 55%ක කොටස් විශාර්ඛස් වෙත සහ ඉතිරිය සිංගප්පූරු ගුවන් සමාගම වෙත වන පරිදිය.

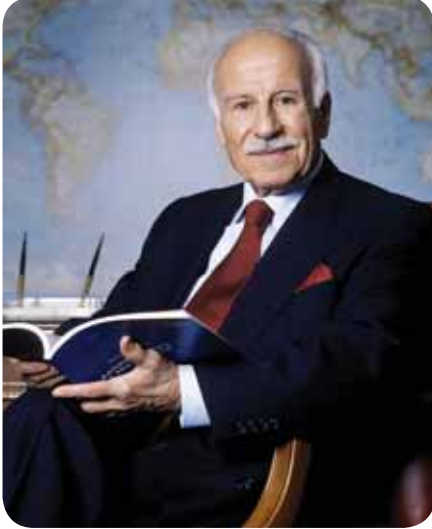
අදාළ කටයුතු 2014 වසරේ අවසානයට ප්‍රථම ආරම්භ කිරීමට නියමිත අතර එමගින් ඕනෑම මාදිලියක විශාර්ඛස් ගුවන් යානා පිළිබඳ පුහුණුවක් මෙමගින් ලබාගත හැකිවනු ඇත. මේ වන විට බීජිං, මයාමි සහ ටොලුස් හි මෙවැනි ගුවන් පුහුණු මධ්‍යස්ථාන තුනක් ක්‍රියාත්මක වේ.

සෙස්නා ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම මගින් නවතම ගුවන් යානයක් හඳුන්වා දී ඇති බව වාර්තා වේ. ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් නිෂ්පාදිත මෙම ගුවන් යානය මගින් 09ක් සඳහා ආසන පහසුකම් සපයයි.

එහි මූලික පිරික්සුම් කටයුතු පෙබරවාරි මස 18 දින සිදුකර ඇති අතර එමගින් යානයේ අත්‍යාවශ්‍ය අංග සියල්ලක්ම පාහේ නිසි තත්වයේ පවතින බව තමන් සනාථ කළ බව සෙස්නා සමාගම පවසයි. 2015 වසරේ දෙවන කාර්තුවේ දී යානය නිකුත් කිරීම නිෂ්පාදකයන් ගේ අපේක්ෂාවයි.

### සෙස්නා වෙහින නව ගුවන් යානයක්





# සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දැවැන්තයෙකු වූ ආචාර්ය

## අසාදී කොටයිටේ මහතාගේ සමු ගැනීම

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සුප්‍රසිද්ධ සහ පිළිගත් චරිතයක් වන ආචාර්ය අසාදී කොටයිටේ මහතා පසුගිය පෙබරවාරි මස 27 වන දින ලොවෙන් සමුගත්තේ ය. ඒ වන විට එතුමා 89 වන වියේ පසු වූ අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ කීර්තිමත් විශ්‍රාමික සභාපතිවරයෙක් විය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ වසර 50ක පමණ කාලයක් තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සුරක්ෂිත බව ඇති කරලීම උදෙසා තම දිවියම කැප කළ අසභාය නායකයෙක් ලෙස කොටයිටේ මහතා හඳුන්වා දිය හැක. ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය ආර්ථික, සමාජීය හා සංස්කෘතික අංශයන්හි ප්‍රධාන නියමුවෙක් බවට පත් කිරීමට එතුමා අපමණ වෙහෙස වී කටයුතු කළේය.

1924 වර්ෂයේ ලෙබනනයේ දී උපත ලද කොටයිටේ මහතා බේරූට් හි ප්‍රංශ විශ්ව විද්‍යාලයෙන් නීති උපාධිය ලබා ගන්නා අතර පසුව ප්‍රංශයේ පැරිස් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් ආචාර්ය උපාධිය ලබා ගන්නා ලදී. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ එතුමාගේ කීර්තිමත් සේවා කාලය ඇරඹෙන්නේ 1953 දී එම සංවිධානයේ නීති කමිටුවට ඇතුළත් වීමත් සමගය. එතුමා 1970 වසර තෙක් එහි කටයුතු කළේය. 1956 සිට 1970 කාලයේ දී එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා

කවුන්සිලයේ ලෙබනන නියෝජනය වූ අතර මෙම කාල සීමාව තුළ වසර දෙකක් පමණක් ලෙබනනයේ ප්‍රවාහන අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා ගේ කාර්යාලයේ ප්‍රධාන පරිපාලන නිලධාරියා ලෙස කටයුතු කරනු ලැබීය. වසර 14ක මෙම කාල සීමාව තුළ අධ්‍යක්ෂව සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා සමුඵවේ සියළුම රැස්වීම් වල ලෙබනනය නියෝජනය කිරීම ද එතුමා විසින් සිදු කරන ලදී. 1970 දී එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහා ලේකම් ලෙස පත්වන අතර 1976 දී සභාපති ලෙස තේරී පත් විය. ඉන්පසුව වසර 30 කාලයකදී 11 වතාවක් අධ්‍යක්ෂව සභාපති ලෙස පත්වීම් විශේෂත්වයක් වූ අතර 2006 වර්ෂයේ දී එතුමා සේවයෙන් විශ්‍රාම ගත්තේ ය. එතුමාගේ මෙම නිලය දැරීම එක්සත් ජාතීන් ගේ සංවිධානයේ ඉතිහාසයේ ඉහළ නිල දරන්නන් අතර වැඩිම කාලයක් එවන් නිලයක් දැරූ පුද්ගලයන් අතරට එතුමා ගෙන යාමට සමත් විය.

කෘතභස්ත රාජ්‍යතාන්ත්‍රිකයෙකු වූ කොටයිටේ මහතා 'විකාගෝ සම්මුතිය' ලෙසින් හඳුන්වනු ලබන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතියේ පූර්විකාව තම රාජකාරි දිවිය පුරාවට ම ආදර්ශයක් කර ගන්නා ලදී. ලෝකයේ ජාතීන් අතර සාමය, මිත්‍රශීලී බව සහ අවබෝධය ඇති කිරීමට සහ පත්වාගෙන යාමට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට උදව් කළ හැකි බව එම පූර්විකාවේ සඳහන් වේ.

කොටයිටේ මහතා සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටවල් අතර සහ සිවිල් ගුවන් සේවා සමාජයේ සහයෝගීතාවය පවත්වා ගැනීමට දක්ෂයෙකු වූවෙක් බවට හඳුනාගෙන ඇත. එමෙන්ම එතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමනය පරිසරය සංකීර්ණ, ක්‍රමවත් සහ දේශපාලනික වශයෙන් අභියෝගාත්මක මට්ටමකට ගෙන ඒමටත් රටවල් අතර සුහදතාවය සහ එකඟත්වය ඇති කිරීමටත් දක්ෂයෙකු ලෙස පිළිගැනීමක් ඇති කර ගත්තෙකු විය.

එතුමාගේ සේවා කාලය තුළදී ඉහළ ගෞරව බහුමානයන් ගෙන් පිදුම් ලද බව 2013 වර්ෂයේ එළිදැක්වන ලද My Memories නම් ග්‍රන්ථයේ විස්තරාත්මකව සඳහන් වන අතර සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළම සම්මානය වන 'එඩ්වඩ් වර්නර්' සම්මානයෙන් ද එතුමා පිදුම් ලැබීය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයෙන් විශ්‍රාම ගැනීමෙන් පසුව එතුමා විසින් 'අසාදී කොටයිටේ උපාධි සහ පශ්චාද් උපාධි සහයෝගීතා අරමුදල' පිහිටවනු ලදී. මෙම ශිෂ්‍යත්ව අරමුදල සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සුරක්ෂිතභාවය වර්ධනය කිරීම උදෙසා වන පුහුණුවීම් සඳහා උපකාරී වේ.

අසාදී මැතිතුමා සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට කරනා ලද අගනා මෙහෙය 'ගුවන්සර' අපද ඉතා ඉහළින් අගය කරන අතර එතුමාගේ අභාවය වෙනුවෙන් අපගේ බලවත් කණගාටුව ප්‍රකාශ කරන්නෙමු.



### 2015, 2019 වසර වල

රග්බි ලෝක කුසලාන අනුග්‍රාහකත්වය  
විමර්ට්ස් වෙත



එමර්ට්ස් ගුවන් සමාගම 2015 සහ 2019 වසර වල රග්බි ලෝක කුසලානය සඳහා අනුග්‍රාහකත්වය ලබාගෙන ඇති බව ලෝක රග්බි ආයතනය සහ එමර්ට්ස් සමාගම මාධ්‍ය නිවේදනයක් මගින් පවසා ඇත. රග්බි ලෝක කුසලානය පිළිවෙළින් එංගලන්තයේ සහ ජපානයේ දී පැවැත්වීමට නියමිතය.



### පසුගිය වසර 10 තුළ ඩුබායි අහසේ අනතුරු නැහැ

ඩුබායි සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පවසයි

තම ගුවන් සීමාව භාවිත කරනු ලබන ජාතික ගුවන් සේවා පසුගිය වසර 10ක කාලය පුරාවට කිසිදු අනතුරකට මුහුණපා නොමැති බව එරට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ කාලිඩ් අල් අරෆ් මහතා පවසා ඇත. කුඩා ගුවන් අවකාශයක් තුළ ගුවන් සමාගම් විශාල ප්‍රමාණයක් ක්‍රියාත්මක වුවද සිය කාර්යක්ෂම බව මෙන්ම සංවිධානාත්මක බව හේතුවෙන් මෙම තත්වය ළඟා කරගෙන ඇති බව ඒ මහතා වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

## මාර්ග තදබදය අවම කිරීමට කුඩා හෙලිකොප්ටරයක් සහිත රිනෝලට් ක්විඩ්

රෙනෝල්ට් සමාගම විසින් මාර්ග තදබදය හඳුනාගත හැකි කුඩා හෙලිකොප්ටරයකින් යුතු නවීන මෝටර් රථයක් පසුගියදා දිල්ලි මෝටර් ප්‍රදර්ශනයේ දී හඳුන්වා දී ඇත. එහිදී ඉතාමත් කුඩා ප්‍රමාණයේ හෙලිකොප්ටර යානයක් මෝටර් රථයේ වහලයෙන් මුදා හැර ඉදිරියේ ඇති මාර්ග තදබදයන් හා මුහුණදීමට සිදු විය හැකි අනෙකුත් බාධකයන් පිළිබඳ සම්පූර්ණ දත්ත සටහනක් ලබා ගත හැක.

මෝටර් රථයේ ගමන් කරන අතරතුර දී රියදුරාට හෝ එහි ගමන් කරන වෙනත් අයෙකුට වුවද මෙම හෙලිකොප්ටරය මුදා හරිමින් මෙකී තොරතුරු දැන ගැනීමේ හැකියාව පවතී.

ඉතා ආකර්ෂණීය පෙනුමකින් සමන්විත වන පරිදි මෙම මෝටර් රථය නිර්මාණය කොට ඇති අතර එහි ඩැෂ් බෝඩය



මත ඇති කුඩා පරිගණකයකින් ක්‍රියාත්මක වන මෙම කුඩා හෙලිකොප්ටරය බොත්තමක් තද කළ සැනින් රථයේ වහලයේ පියනකින් එළියට මුදා හැරෙන පරිදි සකස් කොට ඇත.



### ඉන්දියාවේ

## අධිවේගී මාර්ගයකට ගොඩබැස්සවූ ගුවන් යානය

ඉන්දියාවේ බේතුල් ප්‍රදේශය ආසන්නයේ අධිවේගී

මාර්ගයකට පසුගියදා පෞද්ගලික ගුවන් යානයක් ගොඩබස්සවා ඇති බව වාර්තා වේ.

මෙලෙස අනතුරුදායක අන්දමින් ගොඩබස්සවා ඇත්තේ ඉන්දියාවේ සිටින ධනවත් ව්‍යාපාරිකයෙකු වන සෑම් වර්මා නැමති පුද්ගලයකුගේ පෞද්ගලික ගුවන් යානය යි. මාර්ගයේ ඉතාම කාර්යබහුල අවස්ථාවකදී සිදුකර ඇති මෙම අනපේක්ෂිත ගොඩබැස්සවීම හේතුවෙන් අධිවේගයේ රථවාහන ගමනාගමනයටද බාධා වී ඇති බව වාර්තා වේ.

### 2013 වසර

## වාණිජ ගුවන් සේවයේ සුරක්ෂිත වසරක්

### 2013 a safe year for commercial aviation



ලෝක ගුවන් ආරක්ෂිත ජාලය විසින් 2013 වසර වාණිජ ගුවන් සේවයේ සුරක්ෂිත වසරක් බව පසුගියදා ඝන මාධ්‍යයට ප්‍රකාශ කර ඇත. අවම වශයෙන් එක් පුද්ගලයකු හෝ ඊට වඩා මිය ගිය ගුවන් අනතුරු 29ක් 2013 වසරේ දී වාර්තා වන බව ද සිදුව ඇති සම්පූර්ණ මරණ සංඛ්‍යාව 265ක් බවද ඔවුන් පවසා ඇත. එය දැනට දෙවන සුරක්ෂිත වසර ලෙස ද වාර්තා වේ.

2013 වසරේ දී සිදුවූ හයානකම ගුවන් අනතුර ලෙස පසුගිය නොවැම්බර් මස රුසියානු කාසාන් ප්‍රදේශයේ දී සිදුවූ මගීන් 50ක් මරණයට පත් වූ අනතුර වේ.

හොංකොං ගුවන් සේවයේ ගුවන් සේවිකාවන්ට විශේෂ පුහුණුවක් ලබාදෙන බව වාර්තා වේ. ඒ මෑතක සිට ඔවුන්ට ලබාදෙනු ලබන කුංගු පුහුණුවයි. මෙයට හේතු වශයෙන් එම ගුවන් සේවය සඳහන් කර ඇත්තේ මගී ආරක්ෂාව වඩාත් හොඳින් තහවුරු කිරීම මෙන්ම දිනෙන් දින වර්ධනය වන ගුවන් යානා ආශ්‍රිත ප්‍රවණව පුද්ගලයින් සහ ඔවුන් සමග ගැටුම් ඇති කරගත් විට ඒ සඳහා හොඳින් මුහුණදීම වෙනුවෙන් බවයි.

### හොංකොං ගුවන් සේවිකාවන්ට කුංගු පුහුණුවක්



## ලොව සුරක්ෂිතම ගුවන් සේවය



ලොව පිළිගත හැකි මට්ටමින් ගුවන් සේවා පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන් සමාගම් 448ක් අතුරින් ලොව සුරක්ෂිතම ගුවන් සේවය ලෙස ඕස්ට්‍රේලියානු ක්වන්ටාස් ගුවන් සමාගම පත්ව තිබේ. ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ සංගණන වෙබ් අඩවියක් වන AirlineRatings.com මගින් මෙම අගයීම සිදුකර ඇත.

මෙම සංගණනයේ දී ඔවුන් පරීක්ෂා කළ සුවිශේෂී අංග වෙනුවෙන් තරු

ලබාදීමේ ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කර ඇති අතර එහිදී ගුවන් සමාගම් 137ක් සියළු තරු සාමාර්ථයන් (තරු 7) ඉහළ සුරක්ෂිතතාවයක් පෙන්වූවේ කර ඇත. ගුවන් සමාගම් 50ක් තරු 3 සීමාව හෝ ඉන් පහළ සාමාර්ථ ලබා පහළ සුරක්ෂිතතාවක් පෙන්වූවේ කර ඇත. ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම ද සුරක්ෂිත ගුවන් සමාගම් දර්ශකයේ තරු 7 සාමාර්ථය ලබාගනිමින් ඉහළ සුරක්ෂිතතාවයක් ඇති ගුවන් සමාගම් අතරට එක්ව ඇත.



**වාණිජ ගුවන් ගමන් සේවා  
අරඹා වසර සියයයි**

පසුගිය 2014 ජනවාරි මස 01 දින වාණිජ ගුවන් සේවා කටයුතු ආරම්භ කර වසර 100 ක සීමාව පසු කළේ ය. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය පවසන ආකාරයට ප්‍රථම වාණිජ ගුවන් ගමන ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ෆ්ලොරිඩා හිදී 1914 ජනවාරි මස 01 දින සිදුකර ඇති අතර මෙම ගුවන් ගමන සඳහා එක් ගුවන් මගියකු පමණක් සහභාගී වී ඇත්තේ ඩොලර් 400ක මුදලක් ගෙවීමෙන් පසුවය.

වර්තමානය වන විට ශීඝ්‍ර දියුණුවක් අත්කරගෙන ඇති වාණිජ ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය 2013 වසරේදී පමණක් ගුවන් මගීන් බිලියන 03ක් ඉක්මවා ප්‍රවාහනය කර ඇත.

**වනජීවී  
දෛනර්තමේන්තුවට  
නියමු රහිත**

ගුවන් යානා වල සහාය



නියමු රහිත ගුවන් යානා භාවිත කර තොරතුරු ලබාගැනීම මගින් වනාන්තර කුළු සිදුවෙමින් පවතින අපරාධ අවම කිරීමට වනජීවී දෙපාර්තමේන්තුව සුදානම් වන බව වාර්තා වේ. පැවති යුධ සමයේදීද නියමු රහිත ගුවන් යානා මහඟු සහායක් ලබාදුන් අතර මෙමගින් වනාන්තර වල සිදුවන අපරාධ පිළිබඳ තොරතුරු අනාවරණය කර ගැනීමටද හැකිවනු ඇතිබව වනජීවී දෙපාර්තමේන්තුව පවසයි.

**චීනය සඳ ජය ගනී,  
චීන යානාවක් සඳ  
මතුපිටට**

China's Jade Rabbit rover rolls on to Moon's surface



සඳ මතට අභ්‍යවකාශ යානයක් යවා ගවේෂණයක යෙදුණු තෙවැනි රට බවට පත්වෙමින් චීනය අභ්‍යවකාශ ගත කරන ලද වන්දු ගවේෂණ යානය පසුගිය දා සඳ මතට සාර්ථකව ගොඩබස්වනු ලැබිණි. වන්දුයාගේ මතුපිට ගවේෂණය සඳහා චීනය විසින් උඩුගුවනට යැවූ යුධ නැමති රොබෝ යානය පසුගිය යඳා වන්දුයාගේ දේදනු බොක්ක ලෙස හැඳින්වෙන තැනිතලා ප්‍රදේශයට ගොඩබැස්සවීය.

වැන්ක් B 3 නැමති චීන වන්දු ගවේෂණ වැඩසටහන යටතේ රොබෝ යානය උඩු ගුවනට යවනු ලැබූයේ ලෝන්ග් මාවි නැමති දේශීය රොකට්ටුවක් මාර්ගයෙනි. සඳ මතුපිටට මෙලෙස ක්‍රමානුකූලව ගවේෂණ යානයක් මෘදුක ගොඩබස්වනු ලැබුවේ වසර 37 කට පසුවය.

**වයාර් ඇරබියා හොඳම අඩු මිල  
ගුවන් සේවය බවට පත්වේ**



මැදපෙරදිග සහ දකුණු අප්‍රිකාව කේන්ද්‍ර කර ගනිමින් ක්‍රියාත්මක වන එයාර් ඇරබියා හොඳම අඩු මිල ගුවන් සේවය ලෙස පසුගියදා ඩුබායි හි පැවති ලෝක ව්‍යාපාරික ගුවන් සේවා තිලිණ ප්‍රදානෝත්සවයේ දී නම් කොට ඇත.

ඉදිරියේ දී ඇතිවන ගුවන් නියමු අවශ්‍යතාවයට පිලියමක් ලෙස එම්රේට්ස් සමාගම විසින් ගුවන් පුහුණු පාසලක් ඇරඹීමට සුදානම් වන බව වාර්තා වේ. ජෙබේල් අලි හි පිහිටි නව ඩුබායි ලෝක මධ්‍යස්ථානයේ දී වසර 2015 දී ඇරඹෙන මෙම පුහුණු පාසල මගින් සිසුන් 400කට එක වරකදී පහසුකම් සැපයීම එම්රේට්ස් හි අපේක්ෂාවයි. එයට අමතරව මීටර 1,500ක් දිගු ගුවන් ධාවන පඨයක්, ගුවන් ගමන් පාලන කුමණක්, ගුවන් යානා සංවිනයක් මෙන්ම ප්‍රවීණ ආචාර්ය මණ්ඩලයක් ද ඇතුළත් වේ.

ඉදිරියේ දී මෙම ගුවන් පුහුණු පාසල මගින් මැද පෙරදිග සඳහා අවශ්‍ය ගුවන් නියමුවන් සැපයීම තමන්ගේ අපේක්ෂාව බව එම්රේට්ස් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

**ගුවන් නියමුවන් 40,000ක් පුහුණු කිරීමට**

එම්රේට්ස් ගුවන් පුහුණු පාසලක් අරඹයි





**කුරුළු ප්‍රහාර හිසා**  
 ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට  
 වසරකට විශාල මුදලක් වැයවේ

**Bird strikes cost aviation industry billions per year**

ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා කුරුළු ප්‍රහාර සිදුවූ අවස්ථාවන් මෙම කාල වකවානුවේ බෙහෙවින් වාර්තා වේ. මෙම වකවානුව පක්ෂීන්ගේ සංක්‍රමණ බහුල වශයෙන් සිදුවන කාලයක් වීම මෙයට ප්‍රධාන හේතුවයි.

කෙසේ වෙතත් මේ හේතුවෙන් ගුවන් යානයට සිදුවන හානි නිසා වසරකට ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 1.2ක් පමණ අවම වශයෙන් වැයවනු ඇතැයි විශ්ලේෂකයන් පවසයි. පසුගිය වසරේ දී පමණක් ඇමරිකාවේ දී කුරුළු ප්‍රහාර 10,726ද එක්සත් රාජධානියේ 2,215ද වාර්තා වී ඇත.

**ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 267ක වියදමින්**

රියාදී නුවරට  
 ගුවන් සේවා ඇකඩමියක්



ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 267ක වියදමින් සවුදී අරාබියේ රියාද් නුවර නව ගුවන් සේවා ඇකඩමියක් ආරම්භ කිරීමට සූදානම් වන බව ඇරබියන් බිස්නස් වෙබ් අඩවිය වාර්තා කර ඇත. මෙම නව ගුවන් සේවා ඇකඩමිය සවුදියේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සමග සම්බන්ධ වීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින තරුණ, තරුණියන්ට ඉතා වටිනා අවස්ථාවක් වන බව ඔවුන් පවසයි.

නව ගුවන් සේවා ඇකඩමිය පෞද්ගලික ආයතනයක් මගින් පවත්වාගෙන යාමට නියමිත බව වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සැබෑ දක්ෂයින් සොයා ඔවුන් දිරිමත් කිරීම වෙනුවෙන් පැවැත්වෙන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මාන උළෙල අති උත්කර්ෂවත් අන්දමින් පසුගියදා ඇම්ස්ටර්ඩැම් හිදී අවසන් විය.

**2013 වසරේ 11 වන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මාන උළෙල නිමාවේ**

කුර්කියේ ඉස්තාන්බූල් කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරනු ලබන කුර්කි ගුවන් සේවය ලොව හොඳම ගුවන් සේවයට හිමි 11 වන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මානය දිනාගන්නා ලදී. ඒ සමගින් දකුණු කොරියාවේ සෝල් හි ඉන්වියෝන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ 11 වන CAPA ගුවන් තොටුපොළ ලෙස ද, ඇමරිකානු ජෙට් බ්ලූ ගුවන් සමාගම අඩුවැය ගුවන් සමාගම සඳහා වන 11 වන CAPA විශිෂ්ටතා සම්මානය ද දිනා ගන්නා ලදී.



### ප්‍රථම ව්‍යාපාරික සුපර්සොනික් ජෙට් යානාව 2018 වසරේ දී ඩොලර් මිලියන 80 කට



ලොව සිටින බලවත් ව්‍යාපාරිකයන්ට ලොස් ඇන්ජලිස් සිට ටෝකියෝ වෙත ගමන් කිරීමට පැය 16ක පමණ කාලයක් වැය වන බවත් එම කාලය සහ වැය වන මුදල අපතේ යාමක් ලෙස පෙන්වා දෙන ස්පයික් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම එම කාලයෙන් අඩක් වැය වන පරිදි ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 80ක් පමණ වටිනා A -512 නම් සුපර්සොනික් ජෙට් යානාවක් හඳුන්වාදීමට බලාපොරොත්තු වන බව වාර්තා වේ.

ඇමරිකා එක්සත් ජනපද බොස්ටන් ප්‍රදේශයේ පිහිටි ස්පයික් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම ලොව ප්‍රබල එයාර්බස්, බෝම්බඩියර් සහ ගලෆ්ස්ට්‍රීම් වැනි සමාගම් වල සිටපු ඉංජිනේරුවන් පිරිසකින් සමන්විත ආයතනයක් වන අතර ලොව ප්‍රථම ව්‍යාපාරික සුපර්සොනික් ජෙට් යානාව නිපදවීම ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණ වී ඇත.

දැනට ඔවුන් පවසන අකාරයට A -512 යානාව තුළ වරකට මගීන් 18කට ගමන් කළ හැකි සමාන්‍ය වේගය මව් 1.6 සිට උපරිම වේගය මව් 1.8 දක්වා වේ. මෙම යානයට නිව්යෝර්ක් සිට ලන්ඩන් බලා ගමන් කිරීමට වැය වන්නේ පැය 04ක් වැනි කෙටි කාලයක් බවද වාර්තා වේ.

තම සමාගමේ විශේෂ නිෂ්පාදනයක් වන F-16 ප්‍රහාරක ජෙට් යානා ඇණවුම් 2017 වන තෙක් දැනටමත් ලැබී ඇති බව සහ වසර 2020 වන තෙක් තවත් ඇණවුම් ලැබීමේ බලාපොරොත්තුවක් ඇති බව ලොක්හිඩ්මාර්ටින් සමාගම රොයිටර් වෙත පවසා ඇත.

එම කාලය තුළ තම සමාගමේ F-35 ස්ටෙල්ත් යානාවල මිල අඩු විය හැකි බවත් එම නිසා ගැනුම් කරුවන් F-16 යානාවලින් බැහැරව එම යානා වෙත යොමු විය හැකි බව ද රොයිටර් සම්මුඛ සාකච්ඡාවේ දී ඔවුන් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.



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

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

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

### ලොක්හිඩ්මාර්ටින් F-16 යානා නිපැයුම් 2020 දක්වා



### ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගම

තම ඩග්ලස් DC-9 යානාවට විශ්‍රාම දේ



පසුගිය ජනවාරි මස 06 වන දින සිට තම ගුවන් සමාගමේ ඉතිරිව තිබූ ඩග්ලස් DC-9 යානාවට විශ්‍රාම ලබා දුන් බව ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගම ප්‍රකාශ කරයි.

අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා ඩග්ලස් DC-9 යානාව තම සමාගමට වටිනා සේවයක් සිදු කළ බවත් එය නිබදව පාරිභෝගිකයාගේ පැසසුමට ලක් වූ යානාවක් බවත් ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගම් උප සභාපතිවරයා මාධ්‍යයට පවසා ඇත. මේ සමගම වෙනත් නව කාර්යක්ෂම ගුවන් යානාවකට යොමු වන බව ඔහු වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

2008 වසරේ සිට ගුවන් යානා 350කට අධික ප්‍රමාණයකට ඩෙල්ටා ගුවන් සමාගම විශ්‍රාම ලබා දී ඇති බව වාර්තා වේ. එම යානා වෙනුවට නව බෝයිං 777-200LR ද 737 සහ 717 යන යානා භාවිතයට ගෙන ඇති බව ද සඳහන් වේ.

### නව සංකලනයන් සමගින් ඉදිවන ලොව විශාලතම යුධ ගුවන් සේවා කෞතුකාගාරය



### රයිට් කනෝදරයිනගේ

### ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් ගමනට වසර 110යි

යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන් ගතවන ප්‍රථම සාර්ථක ගුවන් යානය නිර්මාණය කොට පියසැරියට වසර 110ක් සපිරීම පසුගිය දෙසැම්බර් 17, දිනයේ දී සිදුවිය. මේ වෙනුවෙන් වූ විශේෂ වැඩසටහනක් ඔවුන් සිය ප්‍රථම ගුවන් පියසැරිය සිදුකළ කිල් ඩෙවිල් හිල් හිදී පවත්වන ලදී.



### ඉරානය දෙවන වඳුරාන් උඩුගුවනට යවයි



මිනිසුන් අජටාකාශයට යැවීමේ වැඩසටහනේ පෙරහුරුවක් ලෙස වඳුරෙකු උඩුගුවනට යැවීමට ඉරානය පසුගියදා සමත්විය. පර්යේෂණ බසින් පර්යේෂණය යන අරුත් ඇති පර්ජෙහේෂ් ලෙස නම් කළ රොකට්ටුවක් මාර්ගයෙන් මෙම වඳුරා උඩුගුවනට යවා නැවත සුරක්ෂිතව පොළවට ගෙන්වා ගැනීමට හැකිවීමද විශේෂත්වයක්.

රොකට්ටුව පෘථිවියේ සිට කිලෝමීටර් 120ක් උඩු ගුවනට පිවිසීමෙන් පසු නැවතත් නිරූපදිතව පොළව වෙත පැමිණ ඇති අතර ඉරානය විසින් මෙලෙස වඳුරෙකු උඩු ගුවනට යවනු ලැබුවේ දෙවන වතාවට වේ.

### සිනමන් එයාර් සීගිරියට



ශ්‍රී ලංකාවේ නව අභ්‍යන්තර ගුවන් සමාගමක් වන සිනමන් එයාර් ගුවන් සමාගම පසුගිය දා සීගිරිය වෙත සිය ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදී. සෙස්නා වර්ගයට අයත් 208 ග්‍රැන්ඩ් කැරවන් වර්ගයට අයත් ගුවන් යානයක් මගින් සිදුකරන මෙම ගුවන් ගමනක් සඳහා වැයවන කාලය මිනිත්තු 30කි.

ලොව විශාලතම යුධ ගුවන් සේවා කෞතුකාගාරය ඉදිකිරීමේ කටයුතු ඉදිරියේ දී තමන් අරඹන බව එක්සත් ජනපද ගුවන් හමුදාව පවසයි. වොෂින්ටන් හි පිහිටි එක්සත් ජනපද ගුවන් හමුදාවට අයත් ජාතික කෞතුකාගාරය මෙම වැඩපිළිවෙල යටතේ වර්ග අඩි 224,000ක වපසරියකින් යුතු ගොඩනැගිල්ලක් ද ඇතුළත්ව ඉදිවනු ඇත. 2014 වසරේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ඇරඹීමට නියමිත මෙම කෞතුකාගාරයේ කටයුතු 2015 වන විට අවසන් කිරීමට නියමිතය.



### වසා නිදු ගුවන් යානයේ මගියෙක් නින්දෙන් අවදි වේ

ලුසියානා සිට පැමිණෙන ගුවන් යානයක ගුවන් ගමනේ දී අඩ නින්දෙන් සිටි මගියෙක් අවදිව බලන විට තමා දැඩි සීතලක අගුල් දමා ඇති යානයේ තනිව සිටින බව දැනී ඇත.

ටොම් වොග්නර් නමැති මෙම මගියා තම සහෝදරිය බැලීමට කැලිෆෝනියාව වෙත යන අතරේ දී මෙය සිදුව ඇත. ඔහු යානය හොස්ටන් වෙත යාමට පෙර නින්දකට වැටී ඇති අතර යානය ජෝර්ජී බුෂ් ගුවන් තොටුපළට පැමිණ අනෙක් සියලුම මගීන් ගොඩබස්සවා අගුල් දමන තුරු ඔහු නින්දේ සිට ඇත.

ගුවන් යානයේ සිටි කාර්යය මණ්ඩලයේ කිසිවකුට යානය වසා දමා යන තුරු ඔහු ව දැක ගන්නට නොලැබීම ද පුදුමයට කරුණකි. අන්ධකාරයේ අවදි වූ ඔහු යානයේ තමා පමණක් තනිව සිටින බව දැන ගත් විගස, වාසනාවකට ඔහුගේ ජංගම දුරකතනය ක්‍රියාත්මකව ඇති නිසා තම පෙම්වතියට ඇමතුමක් ගෙන ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන් වෙත දැනුම් දී යානයෙන් ඉවතට පැමිණ ඇත.

### හොන්ඩා ජෙට් 10වන සංවර්ධනය සමරයි

හොන්ඩා ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමට තම මූලාකෘති ගුවන් යානය නිපදවා වසර 10ක් පිරීම නිමිත්තෙන් වූ සැමරීමක් පසුගියදා පැවැත්වුණි. මීට වසර 10කට පෙර නිපදවන ලද පළමු යානයේ අදහස සමාගමට ඉතා වැදගත් අවස්ථාවක් බව ආයතන ප්‍රධානියා පවසා ඇති අතර තම නිෂ්පාදන කණ්ඩායම වසර ගණනාවක් තුළ අත්හදා බැලීම්, දියුණු සිද්ධාන්ත, නව සිතවිලි අනුව සැලසුම් නිර්මාණය අතරින් ඉතා වැදගත් ස්ථානයකට පැමිණ ඇති බව තවදුරටත් පවසා ඇත.

හොන්ඩා ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමේ ප්‍රථම ගුවන් යානය 2003 වසරේ දෙසැම්බර් මස 03වන දින සාර්ථකව අත්හදා බලන ලදී. එදා සිට මේ දක්වා මෙතරම් සාර්ථක ගමනක් පැමිණීමට තම ආයතනයේ සියලු දෙනාගේ කැපවීම, උසස් සේවයන් හේතුවෙන් ගුවන් යානා ගැණුම්කරුවන්ගේ සිත් දිනා ගැනීමට හැකි වූ බව බහුතර මතයයි.



### ඩ්‍රෝන් යානා සඳහා ඉල්ලුම වැඩිවීමත් සමග ඒ පිළිබඳ උපාධි වැඩසටහනක්



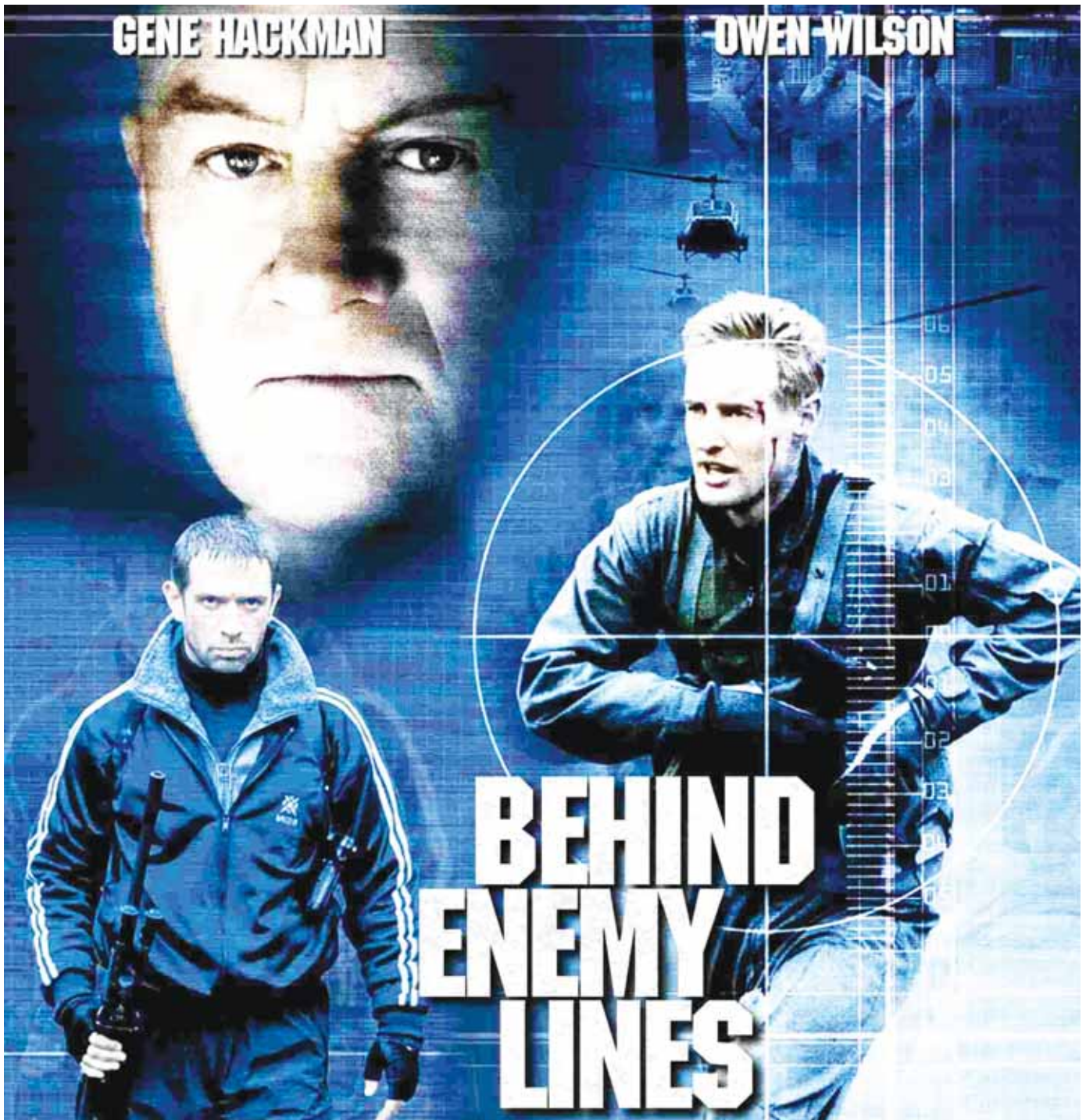
ඇමරිකා එක්සත් ජනපද උතුරු දාකොටා සරසවි වාර්තාවලට අනුව නියමු රහිත ගුවන් යානා භාවිතයට නීතිමය ඉඩකඩ ලැබීමත් සමග දිනෙන් දින ඩ්‍රෝන් යානා සඳහා ඇති ඉල්ලුම වැඩිවීම හේතුවෙන් නියමු රහිත ගුවන් යානා උපාධි වැඩසටහන ඉදිරියේදී තවත් සාර්ථක වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. 2009 වසරේ දී සිසුන් 05 දෙනෙකුගෙන් එම උපාධිය වැඩසටහන් ආරම්භ වී ඇති අතර පසුගිය වසරේ දී ඒ වෙනුවෙන් සිසුන් 120ක් සහභාගි වී ඇත. එරට තවත් සරසවි කිහිපයක ද මෙම වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක වේ.

විශාල ඩ්‍රෝන් යානා ඇමරිකා එක්සත් ජනපද යුධ කටයුතු සඳහා භාවිතා වේ. නමුත් බොහෝ දෙනෙක් සැහැල්ලු යානා විවිධ විනෝදාත්මක කාරයන් සඳහා යොදා ගනී. තවද ඉදිරියේදී වෙළඳපොළ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා මෙවැනි යානා භාවිතා කිරීමේ සැලැස්මක් පවතින බවද වැඩිදුරටත් වාර්තා වේ.



### 2014 වසර ගුවන් සමාගම් වලට යහපත් වන ලකුණු

බනිජ් තෙල් මිල ගණන් අඩුවීම හමුවේ 2014 වසරේදී ගුවන් සමාගම්වල ලාභ ඉහළ යනු ඇතැයි ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය කියයි. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ටෝනි වෙලර් පවසා තිබෙන්නේ 2013 වසරේ දී ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 12.9 ක් පමණ වනු ඇතැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇති ගෝලීය ගුවන් සමාගම්වල ලාභය 2014 වසරේ දී ඩොලර් බිලියන 19.7ක මට්ටමක් දක්වා වැඩිවනු ඇතැයි ඇස්තමේන්තු කර තිබෙන බවයි.



◇ ————— **BEHIND**  
Enemy Lines ————— ◇

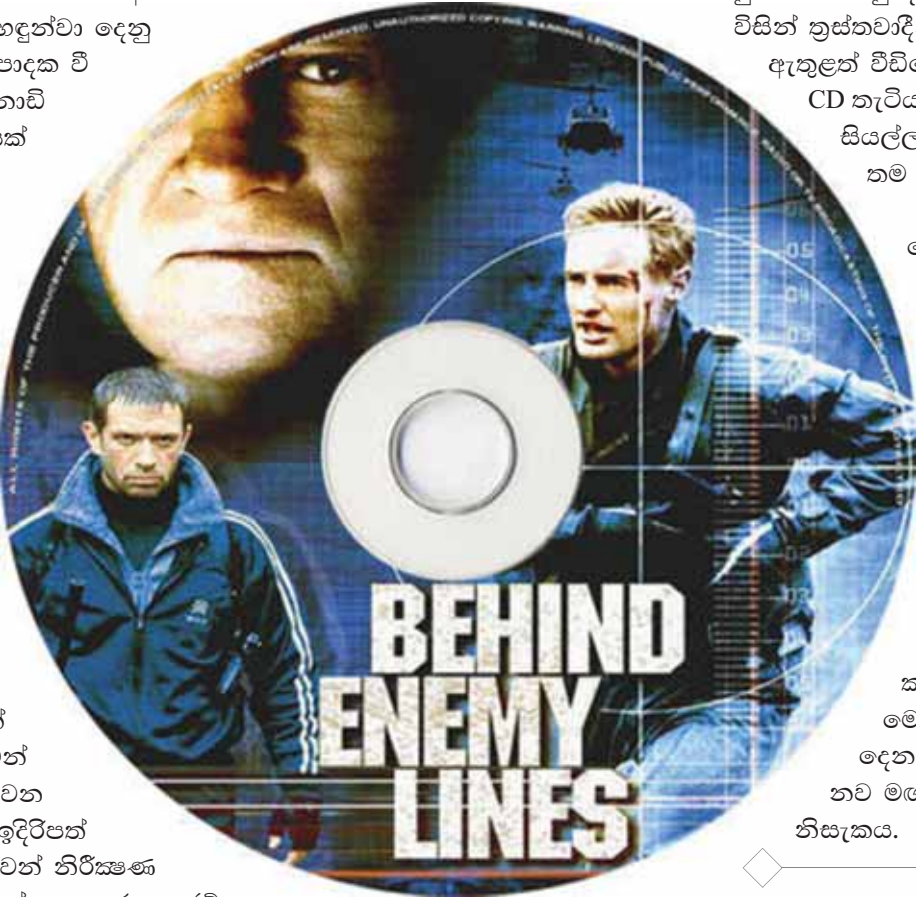
රජීම් අබේසේකර ▲



චිත්‍රපට කලාව අපගේ මනසේ අදින චිත්‍රයන් පුද්ගලාකාරය. විටෙක ප්‍රීතියද, විටෙක ශෝකයද, විටෙක ක්‍රාසයද චිත්‍රපට ඔස්සේ ඇති කරවයි. ගෙවෙන සෑම තත්පරයක්ම නොසිතූ විරූ අත්දැකීම් වලට මුහුණ දීමට සිදුවන ගුවන් නියමුවකුගේ කථාවක් අප මෙවර ඔබ වෙත හඳුන්වා දෙනු ලබන චිත්‍රපටයට පාදක වී තිබේ. පැයකුත් විනාඩි 45ක් පමණ කාලයක් තුළ දිගහැරෙන මෙම චිත්‍රපටයේ නිෂ්පාදකවරයා වන්නේ ජෝන් ඩේවිස් වන අතර මෙහි ප්‍රධාන චරිතයට පණ පොවන්නේ ඕවියන් විල්සන්ය.

**Behind Enemy Lines** නම් වූ මෙම චිත්‍රපටය තුළින් ත්‍රස්තවාදී කඳවුරක් හා ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාව අතර ඇතිවන ගැටුමක් පිළිබඳව ඉදිරිපත් කරයි. සාමාන්‍ය ගුවන් නිරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා ගුවන් ගත කරන ජෙට් යානාවකි. කිසිත් නොදත් ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනා සාමාන්‍ය පරිදි ගමනේ යෙදෙයි. කැලෑ ප්‍රදේශයකදී විශේෂිත යමක් තම රේඩාර් පද්ධතියේ නිරීක්ෂණය කර ගත් ඔවුන් ජෙට් යානය සතු කැමරා පද්ධතිය සක්‍රීය කර එම දුර්ගත පටිගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ යෙදෙයි. ජෙට් යානය පහත් කර කැලෑ ප්‍රදේශය පිරික්සන ඔවුනට එළිමහන් ප්‍රදේශයකදී ත්‍රස්තවාදී කණ්ඩායමක් නෙත ගැටේ. එසැනින්ම ත්‍රස්තවාදීන්ද වහා ජෙට් යානය හඳුනා ගනී. තම කඳවුරේ දුර්ගත පටිගත කරගත් ජෙට් යානයට නැවතත් සිය නැවතුම් පොළට ළඟා වීමට අවකාශ නොදීමට තීරණය කර ගත් ඔවුන් එය වෙත පිට පිටම

SAM මිසයිල දෙකකින් පහර දෙයි. තම යානය හඹා එන මිසයිල දුටු නියමුවන් දෙදෙනා යානයේ උපරිම බලය යොදන්නේ තමන් පසුපස මරණය හඹා එන්නාක් මෙන්ය. මුලින්ම නියමුවන් දෙපළ



මිසයිල වලට වෙඩි තබා විනාශ කිරීමට උත්සාහ දරන අතර පසුව යානයේ තෙල් ටැංකි පොළොවට පතිත කිරීම මගින් මිසයිල පුපුරවා හැරීමට උත්සාහ දරයි. මෙහිදී එක් මිසයිලයක් විනාශ වන අතර අනෙක් නිමේෂයේදී ජෙට් යානය අනෙක් මිසයිලයේ ග්‍රහණයට හසුවේ. මිසයිලයෙන් විනාශ වීමට ප්‍රථම නියමුවන් සිය ජීවිත ගලවා ගන්නා අතර යානයෙන් ඉවත් වීමට තත්පරයක් තරම් සුළු කාලයක් පමාවූ නියමුවාගේ පාදයට දැඩි ලෙස හානි වේ. පොළවට පතිත වන නියමුවන් දෙදෙනාගෙන් කෙනෙකු දැඩි ලෙස තුවාල ලබා සිටින අතර අනෙකා

නිරූපිතය. ගැලවීමට මඟක් සොයා යන නිරූපිත නියමුවාගේ දැස් ඉදිරි පිටම ත්‍රස්තවාදීන් විසින් තුවාලලත් නියමුවා මරා දමයි. තම සඟයාගේ මරණයට වගකිව යුත්තන්ට ඔහු දඬුවම් ලබාදෙයිද? ඔහු විසින් ත්‍රස්තවාදීන් පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුළත් වීඩියෝ දර්ශන සහිත CD තැටිය සොයා ගනීද? මේ සියල්ල ඉටු කිරීම සඳහා ඔහු තම ජීවිතය රැක ගනීද?

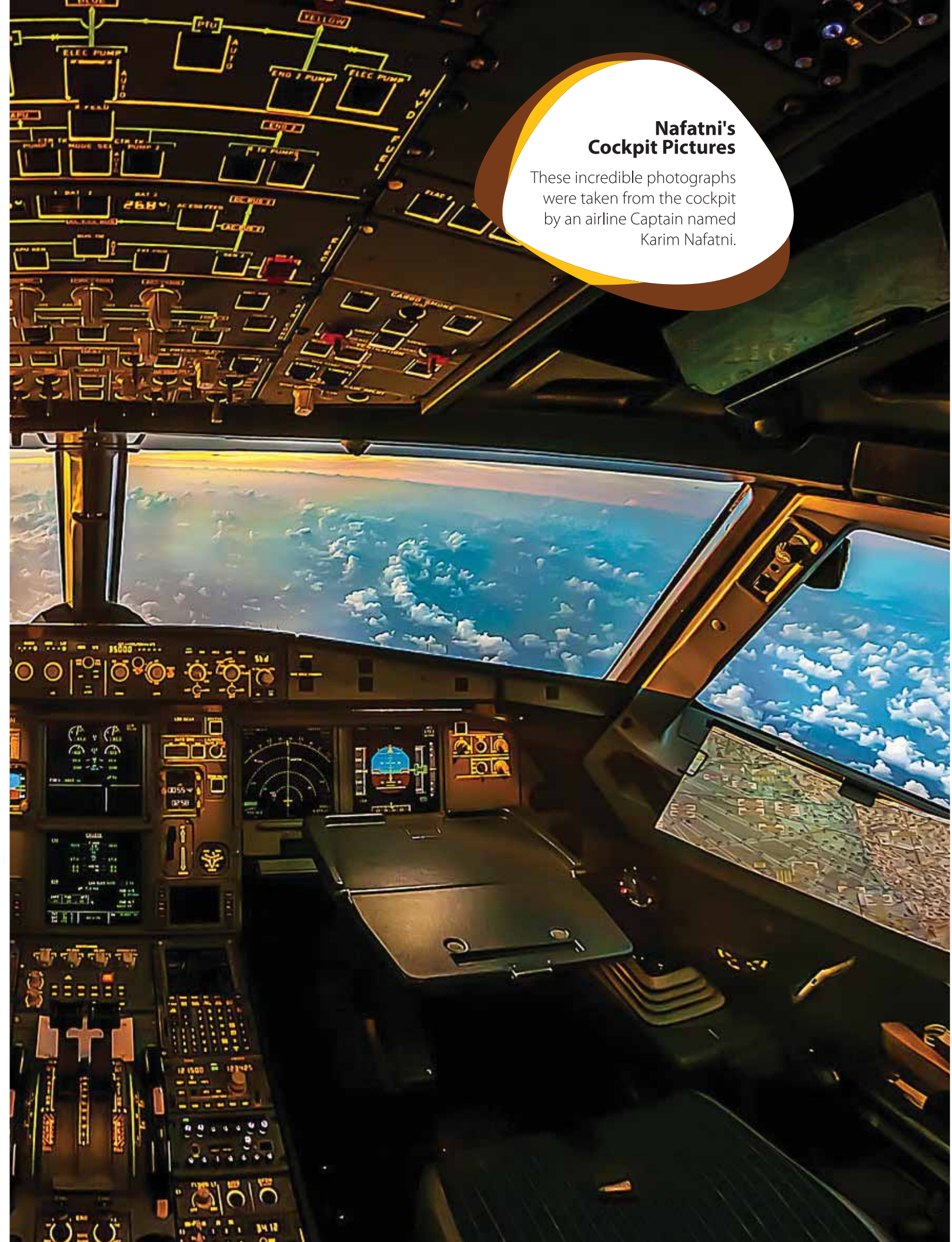
මේ ඔබ ඉදිරියේ දිග හැරෙන ප්‍රශ්නාර්ථයන්ය. මේ පිළිබඳව නැවුම් අත්දැකීමක් ලබන්නට නම් **Behind Enemy Lines** නම් වූ මෙම චිත්‍රපටය නැරඹිය යුතුමය. ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රයේ නවතම පැති කඩක් දිග හැරෙන මෙම චිත්‍රපටය සෑම දෙනාගේම රසාස්වාදයට නව මඟක් එළි කරනු නිසැකය.

මෙම චිත්‍රපටය තුළින් ත්‍රස්තවාදී කඳවුරක් හා ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාව අතර ඇතිවන ගැටුමක් පිළිබඳව ඉදිරිපත් කරයි. සාමාන්‍ය ගුවන් නිරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා ගුවන් ගත කරන ජෙට් යානාවකි. කිසිත් නොදත් ගුවන් නියමුවන් දෙදෙනා සාමාන්‍ය පරිදි ගමනේ යෙදෙයි. කැලෑ ප්‍රදේශයකදී විශේෂිත යමක් තම රේඩාර් පද්ධතියේ නිරීක්ෂණය කර ගත් ඔවුන් ජෙට් යානය සතු කැමරා පද්ධතිය සක්‍රීය කර එම දුර්ගත පටිගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ යෙදෙයි.



## Nafatni's Cockpit Pictures

These incredible photographs were taken from the cockpit by an airline Captain named Karim Nafatni.





Aviation :  
The Future is yours!

ගුවන් සේවාවේ  
අනාගතය  
ඔබයි...