ගුවන්සර™

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

17 වන කලාපය | 2018
ISSN - 2012 - 6298

ISSUED FREE OF CHARGE
Registered in the Sri Lanka Press Council under No. P-1388
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under
No. QD/190/News/2018

DREAMS SOAR
N364ER

ඉගෙනීමේ වටිනාකම ලොවට කියන්නට තනිවම ලොව වටා ගුවනින් ගිය ගුවන් නියමුවරිය... ශස්ත්‍රා වයිස්

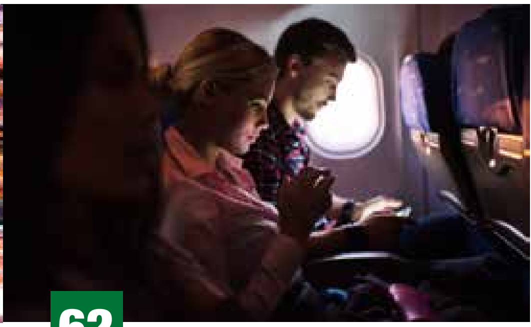
තොරතුරු
48
පිටුවෙන්

ගුවන්සර™

Guwansara

Contents

ISSUE 17



30

42

91

92

62

18 MH370 සෙවීමේ මෙහෙයුම

12 ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 15 වන සංවත්සරික සැමරුම් උත්සවය

13 රාජගිරිය ජනාධිපති විද්‍යාලීය පාසැල් ගුවන් සේවා සමාජයි

14 ශ්‍රීලංකිකයෙකු ලොව විශාලතම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව කටුනායකට ගොඩබස්සවය

16 මුහුදු ගොඩබිම් මෙහෙයුම

06 ICAN 2017 සමුළුව

23 ගුවන්සර නව මුහුණුවරකින් එළිදැක්වෙයි

24 ගුවන් යානාවෙහි තාක්ෂණික පසුබිම

28 මොනාර්ක් ගුවනින් මැකී යාම

EDITORIAL

Editor in Chief — **ප්‍රධාන සංස්කාරක**
Malaka Dasanayake — මාලක දසනායක

Deputy Editor in Chief — **නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන සංස්කාරක**
Nilantha Tennakoon — නිලන්ත තෙන්නකෝන්

Consultant Editor — **සංස්කාරක උපදේශක**
Prabath Kularathna — ප්‍රභාත් කුලරත්න

Editor — **සංස්කාරක**
Chandima Kodituwakku — චන්දිමා කොඩිතුවක්කු

Head of Finance & Distribution — **මුල්‍ය සහ බෙදාහැරීම් ප්‍රධානී**
Manjula Wickramanayake — මංජුලා වික්‍රමනායක

Aviation Feature Editor — **ගුවන් සේවා විශේෂාංග සංස්කාරක**
Ishara Gunnawerdea — ඉෂාර ගුණවර්ධන

Editorial Board — **සංස්කාරක මණ්ඩලය**
Gimhan Dabarera — ගිම්හාන් දාබරේරා
Yohan Tennakoon — යොහාන් තෙන්නකෝන්
Gayani Millawithanachchi — ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
Malkanthi Welikala — මල්කාන්ති වැලිකල

Graphics Design — **ගැෆික් නිර්මාණ**
Prasad Ranasinghe — ප්‍රසාද් රණසිංහ

Type Setting — **පරිගණක අක්ෂර**
Ruwini Busnayake — රුවිනි බස්නායක

Circulation — **බෙදාහැරීම් සහාය**
Gihan Gunasekara — ගිහාන් ගුණසේකර
Kumudu Premarathna — කුමුදු ප්‍රේමරත්න
Nuwan Samaranayake — නුවන් සමරනායක
Dhammike Nanda Kumara — ධම්මික නන්ද කුමාර
Upul Kumara — උපුල් කුමාර
Saman Priyantha — සමන් ප්‍රියන්ත
Indika Niroshan — ඉන්දික නිරෝෂන්
Tharanga Amarasinghe — තරංග අමරසිංහ
Indika Amarasinghe — ඉන්දික අමරසිංහ
Sisira Kumara — සිසිර කුමාර
Chaminda Gunasekara — චමින්ද ගුණසේකර

Photography — **ඡායාරූප**
Sagara Indrajith — සාගර ඉන්ද්‍රජිත්
Nalinda Madusanka — නලින්ද මදුසංක

Print — **මුද්‍රණය**
FLY ADDS — ෆලයි ඇඩ්ස්

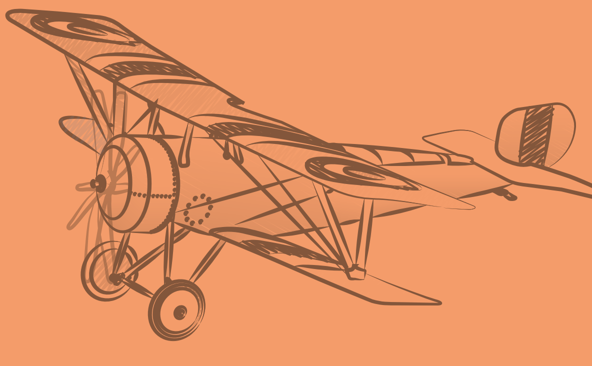
Publisher
Civil Aviation Authority of Sri Lanka
No 152/1, Minuwangoda Road,
Katunayake
T/P 0112 35 88 00
Web: www.caa.lk, email: info@caa.lk

Cover STORIES

වයඹ උදානය අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණය - කුරුණෑගල මාලිගාපිටිය ක්‍රීඩාංගනය
කුරුණෑගල මාලිගාපිටිය ක්‍රීඩාංගනයේ පැවති වයඹ උදානය අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණයේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ඉදිරිපත් කල අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණ කුටිය නැරඹීමට පැමිනි සිසුවියන් පිරිසක්......

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

ගුවන්සර සඟරාවේ අඩංගු කරුණු සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ හෝ එහි සේවකයින්ගේ නිල ස්ථාවරය නොවන අතර එහි සියලු වගකීම අදාළ ලේඛකයා සතුය.



ජාත්‍යන්තර වශයෙන් රටට කීර්තියක් අත්කරදුන් ICAN 2017 සමුළුව

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය නිරන්තරයෙන්ම නව තාක්ෂණය, නව සොයා ගැනීම් වැනි දේ සමගින් එක්ව ගමන් කරමින් දිනෙන් දින දියුණුව ලබන අංශයකි. මෙම දියුණුව පසුපස ඇත්තේ සංවිධානාත්මක බව, කණ්ඩායමක් සේ සාමූහිකව රාජකාරීන් ඉටුකිරීම, ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් කැපවී කටයුතු කිරීම වැනි කරුණු ය. ගුවන් සේවාවේ මහගෙදර ලෙස සැලකෙන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ගුවන් සේවාවේ නියාමනය වෙනුවෙන් අවැසි සියලු නීතිමය ප්‍රතිපාදන නිර්පාක්ෂිකව සකස් කරනු ලබන අතර ලොව පුරා එහි සාමාජිකත්වය උසුලන 191 ක් වන ජාතික ගුවන් සේවා ආයතන මෙම ප්‍රමිතීන් තම කලාපයට උචිත අන්දමින් සකස් කර නියාමන කිරීම වෙනුවෙන් බැඳී සිටී.

ප්‍රධාන වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ දී නව සම්මුතීන් වලට එළඹීම, නව ප්‍රමිතීන් හඳුන්වාදීම, කාලානුරූපීව ඒවා යාවත්කාලීන කිරීම වැනි කරුණු සිදුවන්නේ සාකච්ඡා හෝ සමුළු මට්ටමින් සාකච්ඡා කර සම්මුතීන්ට එළඹීමෙනි. මෙම සැසිවාර කලාපීය හෝ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පැවැත්වේ. 2016 වසරේ ශ්‍රී ලංකාවේ දී සාර්ථකව පවත්වන ලද 53 වන ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව කලාපීය වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පවත්වන ලද සමුළුවකට ආසන්නතම උදාහරණයකි.

එයට නොදෙවෙනි වූ ජාත්‍යන්තර මට්ටමෙන් පැවැත්වූ සමුළුවක් 2017 වසරේ දෙසැම්බර් මස 04 දින සිට 08 දින දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ දී සාර්ථකව පවත්වනු ලැබුවා. ICAN 2017 නමින් හැඳින්වූ මෙම සමුළුව පිළිබඳ සහ වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ගමන් මග පිළිබඳව පාඨක ඔබට කරුණු කියන්නට ගුවන්සර අප සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා සමග සිදුකල සාකච්ඡාවකි මේ

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමනි, ප්‍රථමයෙන්ම ICAN යන්නෙන් අදහස් කරන්නේ කුමක් ද කියා අප පාඨකයන් දැනුවත් කළොත්

අත්තෙන්ම, පසුගිය වසර ගනනාවක ගුවන් සේවාවේ දත්තයන් හා සංඛ්‍යාලේඛණ පරික්ෂාකර බැලීමේ දී ගුවනින් ගමන් ගන්නා මගීන් ප්‍රමාණය, ගුවනින් රැගෙන යන ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණය මෙන්ම ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාව වැනි අගයන් වාර්ෂිකව වර්ධනය වන බව පසක් වන කාරණාවක්. එයට අනුගත වෙමින් ගුවන භාවිත කරනු ලබන මගීන් ඇතුළු පාරිභෝගිකයන්ගේ ගුවන කෙරෙහි තමන් තුල ඇතිවන්නා වූ විශ්වාශනිකභාවය, සුරක්ෂිතතාවය ඉහළ නැංවීම, පාරිභෝගීක අයිතීන් සහ සුරක්ෂණය වැනි කරුණු ද සැලකිල්ලට ගනිමින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයත් දිනෙන් දින දියුණු වන අංශයක් බවට පත්කරන්නට එහි නියැලෙන කර්මාන්ත කරුවන්, නිශ්පාදකයන්, සේවා සපයන්නන් මෙන්ම අප වැනි නියාමන ආයතනත් නිබඳව කටයුතු කරනු ලබනවා.

නව පාරිභෝගික අවශ්‍යතාවයනට සරිලන පරිදි ගුවන් ගමන් වාර වැඩිකිරීම, නව ගමනාන්ත වෙත ගුවන් ගමන් සේවා ඇරඹීම මෙන්ම එම ගුවන් ගමන් සේවා විධිමත්ව ක්‍රියාත්මක කිරීම වැනි කටයුතුත් මෙහිදී සිදුකරනු ලබන කාර්යයන් කිහිපයක්. එමෙන්ම මගී පහසුකම් නැංවීම, ගුවන් ගමන් ගාස්තු, යටිතල පහසුකම් නැංවීම වැනි කරුණු පිළිබඳවත් නිරන්තර අවධානය යොමුකරනු ලබනවා. මෙම කටයුතු වෙනුවෙන් අදාල ගුවන් ගමනාන්ත පිහිටි රාජ්‍යයන් එකිනෙකා අතර අවබෝධතා ගිවිසුම් ඇතිකරගනු ලබනවා. කලින් කලට සිදුවන ගුවන් මෙහෙයුම් වල වෙනස්වීම් සමගම රාජ්‍යයන් අතර ඇති ගුවන් සේවා ගිවිසුම් යාවත්කාලීන කිරීම් සිදුකරන්නත් සිදුවනවා. මෙවැනි කරුණු වෙනුවෙන් සකස් වන ජාත්‍යන්තර සමුළුවක් ලෙස ICAN හෙවත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබඳ සමුළුව (International Civil Aviation Organization Air Services Negotiation Event) හඳුන්වාදිය හැකියි.

මෙම සමුළුව වර්ෂිකව පැවැත්වෙන්නක් ද ?

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබඳ සමුළුව (ICAN) වාර්ෂිකව පැවැත්වෙන, ඒ වගේම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉතා ඉහළ අවධානයක් යොමුවන සහ ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ ඉහළ නියෝජිතයන් පිරිසක් සහභාගීවන සමුළුවක් ලෙස හඳුන්වා දිය හැකියි. මෙවර ශ්‍රී ලංකාවේ දී පවත්වනු ලැබූයේ 10 වන ICAN සමුළුවයි. මෙම සමුළුව සඳහා සත්කාරකත්වය දැක්වූයේ ශ්‍රී ලංකාව යි. මේ සඳහා රටවල් 66 ක් සහ ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ එක් ජාත්‍යන්තර සංවිධානයක් නියෝජනය කරමින් නියෝජිතයන් 426 ක් සහභාගීවූ අතර සමුළුව අතරවාරයේ දී එක් එක් රටවල් අතර ගුවන් සේවා පිළිබඳ සාකච්ඡා වාර 456 ක් පවත්වනු ලැබූවා. එමෙන්ම ICAN 2017 තුලදී පවත්වනු ලැබූ ද්විපාර්ශ්වික සාකච්ඡා හරහා ගිවිසුම් 420 ක් පමන අත්සන් කිරීමට එකඟතාවය පලවී තිබීම ද විශේෂත්වක් ලෙස පෙන්වා දිය හැකියි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ගමන් සේවා කර්මාන්තයට මෙම සමුළුව තුලින් කිසියම් සුභදායි තත්වයක් උදාවූවා ද යන්න පිළිබඳවත් පැහැදිළි කලොත් ?

ඇත්තෙන්ම ICAN 2017 සමුළුව තුලදී ශ්‍රී ලංකාව සාකච්ඡා වට 28 ක් පවත්වන්නට අවස්ථාව උදා කරගනු ලැබූවා. එයින් ඉහළ ප්‍රතිශතයක් ගිවිසුම් වලට එළඹීමට තරම් ඉහළ මට්ටමක පැවතුන බවයි මාගේ විශ්වාසය. එමෙන්ම මෙම සමුළුව තුලින් සංචාරක කර්මාන්තය දැවැන්ත ලෙස ප්‍රවර්ධනය කරන්නටත් අපට අවස්ථාව හිමිවූවා සේම තේ කර්මාන්තය සහ මැණික් කර්මාන්තය සඳහා ඉහළ ප්‍රසාදයක් ලබාදෙන්නටත් හැකිවූවා.

සමුළුව ක්‍රියාත්මක වූ ආකාරය පිළිබඳවත් සඳහන් කළොත්

මූලික වශයෙන් මෙම සමුළුව පැවැත්වෙන්නේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාවවන් පිළිබඳව කථිකාවතක් ඇතිකර ගැනීම සඳහායි. සමුළුව පැවැත්වෙන සෑම අවස්ථාවක දී ම එක් එක් රටෙහි නියෝජිත කණ්ඩායම් තවත් රටක නියෝජිතයන් පිරිස් සමග ද්විපාර්ශවික සාකච්ඡා පවත්වනු ලබනවා. එයට අමතරව පොදුවේ සියළු නියෝජිතයන් සහභාගී වන සමුළු අවශ්‍ය පරිදි පැවැත්වීමටත් කටයුතු කරනු ලබනවා. එමෙන්ම ව්‍යාපාරිකයන් අතරත් සැසිවාර පැවැත්වෙනවා. එය Business to Business හෙවත් B2B ලෙසයි අප හඳුන්වනු ලබන්නේ.

පසුගිය දා අවසන් වූ ICAN 2017 සමුළුවෙහි සමාරම්භක උත්සවය දේශීය අංග රැසක් පෙරදැරිව කොළඹ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ශාලාවෙහි දී ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පවත්වන ලද්දේ සංචාරක අමාත්‍ය ගරු ජෝන් අමරතුංග සහ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ යන මැතිතුමන්ලාගේ ත් ගෞරවනීය සහභාගීත්වයෙන් යුක්තවයි. එමෙන්ම මෙම අවස්ථාවට ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන යන මහත්වරුන් ප්‍රධාන ගුවන් සේවාවට සම්බන්ධ දෙස් විදෙස් නියෝජිතයන් විශාල පිරිසක් ද එක්ව සිටියා. අනතුරුව ද්විපාර්ශවික සාකච්ඡා පවත්වනු ලැබූයේ කොළඹ හිල්ටන් හෝටලයේ දී.

මෙවැනි ජාත්‍යන්තර සමුළුවක් අප රටෙහි දී පැවැත්වීමේ භාරධූර වගකීම ඔබ ආයතනය භාරගනු ලැබුවා. ඒ කෙබඳු ආකාරයකට ද?

ඇත්තෙන්ම මෙවැනි සමුළුවක් නිසි පරිදි සාර්ථකව පැවැත්වීම විශාල අභියෝගයක්. මෙවැනි කාර්යයක් සාර්ථකව නිමවන්න විශාල පිරිසකගේ සහයෝගය අපට නිබඳවම අවශ්‍ය වෙනවා. ඒ වෙනුවෙන් අප ආයතය සතුව දක්ෂ කාර්‍යශූර නිලධාරීන් පිරිසක් සිටින බව මා ප්‍රකාශ කරන්නේ නිහතමානී ආඩම්බරයකින් යුක්තවයි. පසුගිය 2016 වසරේ දී කොළඹ දී සාර්ථකව පවත්වන ලද 53 වන ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව සංවිධානය කිරීමෙන් ලද පන්නරය තමයි මෙවැනි කටයුතු සාර්ථකව ඉටුකරන්න අවැසි ශක්තිය අපට තිබෙන බවට හොඳම උදාහරණය. ඒ වෙනුවෙන් කැපවීමෙන් කටයුතු කරමින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් අප රටට කීර්තියක් අත්කර දීමට කැපවීමෙන් සේවය කල අප ආයතනයේ නිළධාරීන් ඇතුළු සියලු පාර්ශව වෙත මාගේ කෘතවේදීත්වය පලකරන්නත් මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා.

මෙවැනි ජාත්‍යාන්තර සමුළුවක් අප රට තුල පැවැත්වීම මගින් අත්වන වාසි පිළිබඳවත් සඳහනක් කළොත්

මා ඉහතදීත් සඳහන් කළා මෙම ජාත්‍යන්තර සමුළුව සඳහා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය අතින් ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ රටවල් 66 ක පමන නියෝජිතයන් 426 ක් පමන සහභාගී වූ බව. මේ නියෝජිතයින් පාදක

කරගනිමින් අපට ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කටයුතු වල උන්නතිය වෙනුවෙන් කටයුතු සිදුකරන අතරවාරයේ දේශීය කර්මාන්ත, අපනයන ආර්ථිකය, සංචාරක කර්මාන්තය වැනි දේ ප්‍රවර්ධනය කරන්නත් අවස්ථාව උදාවුවා. ඒ වෙනුවෙන් අප එම කටයුතු හා සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකාව තුල කටයුතු කරනු ලබන ආයතන සමගින් අවැසි කටයුතු සම්පාදනය කලා. මෙම ICAN හෙවත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබඳ සමුළුව තුලින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වලට වාසියක් අත්වනවා සේම ආර්ථික වශයෙන් ද ප්‍රයෝජන බොහෝ අත්කරගත හැකි වූ බවයි මාගේ හැඟීම.

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමනි, දිනෙන් දින සීඝ්‍ර දියුණුවකට ලක්වන ගෝලීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ගමන් මග පිළිබඳවත් සඳහන් කලොත්

පසුගිය දශකයක දෙකක කාල පරාසයේ වසරින් වසර ගුවන් සේවාවේ සංඛ්‍යාලේඛණ විශ්ලේෂණය කළොත් ඔබට පැහැදිළි වේවි ලෝක මට්ටමින් ගුවන් සේවාව ලබන සීඝ්‍ර දියුණුව කෙබඳු ආකාරයක් ගන්නවා ද කියල. පසුගිය 2016 වසරේ මගීන් බිලියන 3.8 ක ප්‍රමාණයක් ගුවනින් සිය ගමන් පහසුව සලසගෙන

තියෙනවා. ඒ සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් වලින් ගමන් ගත් මගීන් ප්‍රමාණය පමනයි. ඒ වගේමයි ගුවනින් ප්‍රවාහනය කල ගුවන් භාණ්ඩ වල ප්‍රමාණයත් ටොන් මිලියන 53 ක අගයක් ගන්නා බව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මගින් නිකුත් කල වාර්තා වල සඳහන්. මෙම සංඛ්‍යා පසුගිය වසර වලට සාපේක්ෂව ප්‍රතිශතාත්මකව ගත්කල ඉහළ වර්ධනයක් පෙන්වනවා. ශ්‍රී ලංකාව 2016 වසරේ දී ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගීන් 9 252 218 ප්‍රමාණයක් ද ගුවන් භාණ්ඩ ටොන් 254 269 ප්‍රමාණයක් ද හසුරුවා තිබෙනවා. එමෙන්ම වසරින් වසර ඉහළ යන ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය මෙවර ද ඉහළ යමින් එය 65608 ක් ලෙස සටහන්ව තිබෙන බවත් සඳහන් කරන්න අවශ්‍යයි. වසරින් වසර ඉහළ යන මෙරටට පැමිනෙන සංචාරකයන්ගේ ප්‍රමාණය සඳහා පූර්ණ දායකත්වය සැපයෙන්නේ ගුවන් ගමන් සේවාවයි.

එමෙන්ම වර්ථමානය වන විට කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන්

යානා ධාවන පථය නිසි ප්‍රමිතීන්ට අනුව පුළුල් කර ආස්තරනය කර ඇති බැවින් ලොව ඕනෑම ගුවන් යානාවක් පහසුවෙන් මෙහෙයවිය හැකියි. ඒ හේතුව නිසාවෙන්ම තමයි එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය ලොව දැවැන්තම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව වන A 380 යොදාගනිමින් මෙහෙයුම් කරන්න සූදානමින් පසුවන්නේ.

දේශීය ගුවන්තොටුපොල රැසක් නවීකරනය කරන්නත් කටයුතු මේවන විට සූදානම්. එහි ප්‍රථම අදියර ලෙස මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොල නවීකරණය කිරීමෙන් පසු සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සඳහා පසුගිය මාර්තු 25 දින විවෘත කළා එමෙන්ම නව තාක්ෂණය මුසුකල ගුවන් සංතරන සේවා පද්ධතියකින් කටුනායක ගුවන්තොටුපොල සන්නද්ධ කරන්නත් කැබිනට් අනුමැතිය මේ වන විට හිමිවී තියෙනවා.

ඔබතුමන් සඳහන් කළා සංචාරක කර්මාන්තයේ දියුණුව පිළිබඳව, මෙරටට පැමිනෙන සංචාරකයන්ට ගුවන් සේවාව පාර්ශවයෙන් අත්වන්නේ කෙබඳු ආකාරයේ අත්දැකීම් හා පහසුකම් ද ?

මම ඔබගේ පැනයට දෙආකාරයකින් පිළිතුරු සපයන්නම්. පළමු කාරණාව තමයි මෙරට හා සම්බන්ධ වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව. එහි වැඩි ගෞරවයක් හිමිවන්නේ ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයටයි. ලොව පුරා ගමනාන්ත 100 කට වැඩි ප්‍රමාණයක සිට ඍජුව මෙරටට සුරක්ෂිතව, සුවදායීව මෙන්ම සුහදශීලීව ගුවනින් මෙරටට පැමිනීමට ඉන් අවස්ථාව සැලසෙනවා. එමෙන්ම 27 ක් වන මෙරටට ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන විදේශිය ගුවන් ගමන් සේවාත් වඩා උසස් සුරක්ෂිත සේවාවක් සපයනවා. මෙම සියලු ගුවන් සේවාවන් හි ක්‍රියාකාරකම් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව සිදුවන්නේ ද යන්න අප ආයතනය විසින් නිරන්තරයෙන් පරික්ෂාවට භාජනය කරනු ලබනවා.

දෙවන කාරණාව තමයි මෙරට තුල ක්‍රියාත්මක වන ගුවන ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම්. මේ සඳහා අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා සහ ජලතර ගුවන් ගමන් සේවා මෙන්ම උණුසුම් වායු බැලුන සේවාව, පැරා මෝටරිං, කයිට් සර්පින් වැනි වින්දනීය අංගත් ඇතුලත්. අප රට තුල පිහිටා ඇති ජලාශ සහ දේශීය ගුවන්තොටුපොල යොදාගනිමින් ජලතර ගුවන් ගමන් සේවාව සහ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව සාර්ථකව ක්‍රියාතමක වනවා.

එමෙන්ම අනෙක් ගුවන් ක්‍රියාකාරකම් ඔස්සේ සංචාරකයන්ට නව අත්දැකීම් ලබාගන්නත් අවස්ථාව පවතිනවා. මේ සියලු සේවාවන් හා ක්‍රියාකාරකම් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නිසි පරීක්ෂාවකට ලක්කිරීමෙන් පසු සහතික කිරීමකටත් කලින් කලට පරීක්ෂා කර එම අනුමැතීන් යාවත්කාලීන් කිරීමකටත් ලක්කරනු ලබන්නේ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය සහතික කිරීම පිනිසයි.

වර්ථමානයේ දී ඩ්‍රෝන යාත්‍රා භාවිතයත් නියාමනයකට ලක්කරන්න සිදුවෙලා,

ඩ්‍රෝන යාත්‍රා භාවිතය ඉතා ඉහළ යමින් පවතින කාල වකවානුවක තමයි අප පසුවන්නේ. එය බාල, තරුණ, මහළු කා අතරත් ඉතා ජනප්‍රියයි. මෙම තාක්ෂණය අපට වඩාත් උසස් දේ වෙනුවෙන් භාවිත කරන්න හැකියි. නමුත් මෙම යාත්‍රා තාක්ෂණය නිසි පුහුණුවක් නොලත් පුද්ගලයන් අතට පත්වීම නිසා සහ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවයට එය යම් තර්ජනයක් බව වටහා ගැනීමෙන් පසු ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් මෙම කටයුතු නියාමනය සඳහා නව නීති පද්ධතියක් හඳුන්වාදෙනු ලැබුවා. ඩ්‍රෝන යාත්‍රා ලියාපදිංචිය, මෙහෙයවීම, නඩත්තුව වැනි කරුණු සහ මූලික ආචාරධර්ම මෙම නීති පද්ධතියට ඇතුලත්. මෙම ජාත්‍යන්තර නීති පද්ධතියට අනුව යමින් සහ එය අප රටට උචිත අන්දමින් සකස්කර ඩ්‍රෝන යානා භාවිතයේ දී පිළිපැදිය යුතු ආචාර ධර්ම පද්ධතියක් අප විසින් හඳුන්වාදෙනු ලැබුවා. එහි ප්‍රධානතම පරමාර්ථය තමයි ඩ්‍රෝන යාත්‍රා කිසියම් අනිසි කටයුත්තක් සඳහා යොදවන්නේ නම් එය වැලැක්වීම සහ ගුවනේ සුරක්ෂිතභාවය තවදුරටත් තහවුරු කිරීම.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

වර්ථමානයේ දී ගුවන් සේවාවට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දීමටත් කටයුතු සූදානමින්

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීම මෑත කාලයේ සිදුවන ඉතා වැදගත් අවස්ථාවක්. එහි කෙටුම්පත සකස්කිරීමෙන් පසු පාර්ශවකරුවන් සමග කථිතාවතක් පවා ගොඩනැගීමෙන් පසු සුදුසු සංශෝධනයන්ට පවා ලක්කර අවසන්. මෙම සියළු කාර්යයන් සඳහා ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්ගේ සහ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන්ගේ උපදේශකත්වය සහ අමාත්‍යාංශ ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ මහතා ප්‍රධාන නිලධාරීන්ගේ මගපෙන්වීම අප ආයතනයට නිබඳවම හිමිවන බවත් කෘතවේදීව සිහිපත් කරන්න අවශ්‍යයි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ

15 වන සංවත්සරික සැමරුම් උත්සවය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ස්ථාපිත කර 15 වසරක් සපිරීම නිමිත්තෙන් සැමරුම් උත්සවයක් 2017 දෙසැම්බර් මස 27 වන දින අභිමානවත්ව පවත්වන ලදි. මෙම අවස්ථාව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජික ඉංජිනේරු සුදර්ම ඇලකන්ද යන මහත්වරුන්ගේ මූලිකත්වයෙන් පැවතියේ සියළු සේවක මහත්ම මහත්මීන්ගේ ද සහභාගීත්වය සහිතව ය. 2002 අංක 34 දරන පාර්ලිමේන්තු පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව 2002 දෙසැම්බර් මස 27 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ස්ථාපිත කරන ලදි.

15 වන සංවත්සරික සැමරුම වෙනුවෙන් ප්‍රධාන දේශණය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා විසින් සිදුකරන ලද අතර එහිදී සීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට සමගාමීව ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ප්‍රමුඛ කර ගනිමින්, ශ්‍රී ලංකාව අපේක්ෂිත ඉලක්ක කරා මෙහෙයවිය යුතු ආකාරය පෙන්වා දෙන ලදි. අනතුරුව 15 වන සංවත්සරික සැමරුම් උත්සවය ඇමතු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අපේක්ෂිත අරමුණු කරා මෙහෙයවන්නට උරදෙන සියළු දෙනා ගෞරවයෙන් යුතුව සිහිපත් කල අතර අනාගත අරමුණු සාක්ෂාත් කරගැනීම උදෙසා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යභාර්ය පෙන්වා දෙන ලදි. සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධන චිත්‍ර තරඟාවලියේ ජයග්‍රාහකයන් ප්‍රකාශයට පත්කිරීම ද මෙහිදී සිදුවිය.

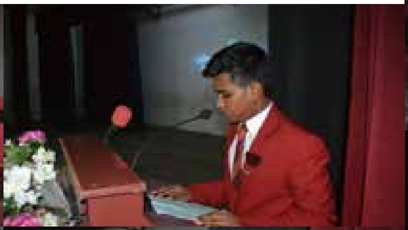
අනතුරුව 15 වසරක ගමන් මග ඇතුලත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නිශ්පාදනය කල වාර්තාමය වීඩියෝව ප්‍රදර්ශණය කරන ලද අතර වසරක කාලයක් පුහුණුව ලැබූ නවක නිලධාරී/ නිලධාරිනියන් හට සහතිකපත් ප්‍රධානය ද මෙම අවස්ථාවට සමගාමීව සිදු කරන ලදි.

මෙම අභිමාවනත් සංවත්සරික සැමරුම් උත්සව අවස්ථාව වර්ණවත් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා සංස්කෘතික කණ්ඩායම එක්ව සිටීම ද විශේෂත්වයකි.

රාජගිරිය ජනාධිපති විද්‍යාලීය

පාසැල් ගුවන් සේවා සමාජය

රාජගිරිය ජනාධිපති විද්‍යාලීය පාසැල් ගුවන් සේවා සමාජය ආරම්භ කිරීම සනිටුහන් කරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් 2018 මාර්තු මස 09 දින එම විද්‍යාලයේ දී පැවැත්වූ අතර ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර අධ්‍යාපන කලාපයේ පාසැල් වල සිසු දරු දැරියන් පිරිසක් ද සහභාගී විය.



ශ්‍රී ලාංකිකයෙකු

ලොව විශාලතම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව

කටුනායකට ගොඩබස්සවයි

ලොව විශාලතම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව වන එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමෙහි නිශ්පාදිත A 380 ගුවන් යානාවක් 2017 අගෝස්තු මස 14 වන දින කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිනියා. ඒ A 380 ගුවන් යානා යොදාගනිමින් එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය විසින් ඉදිරියේ දී ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ඩුබායි සහ කොළඹ අතර කාලසටහනුගත ගුවන් ගමන් සේවාවේ ආරම්භය සනිටුහන් කරමින්. මෙයට පෙර අවස්ථා දෙකක දී කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත A 380 ගුවන් යානා පැමින තිබුවත් එම අවස්ථාවන් තාක්ෂණික ගොඩබැස්සවීම් ලෙසයි වාර්තා කර තිබුයේ.

එදින පස්වරු 4 15 ට පමන පැමිනීමට නියමිතව තිබූ ගුවන් යානාව පිළිගැනීම වෙනුවෙන් එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය විසින් උත්සවයක් ගුවන්තොටුපොලේ දී සූදානම් කර තිබූ අතර එම අවස්ථාවට ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන්, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යයේ ශ්‍රී ලංකා තානාපති අබ්දුල් හමීඩ් මැතිතුමන්, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් නිහාල් සෝමවීර මහතා, අතිරේක ලේකම් ආර්. එම්. එස්. පී. රත්නායක මහතා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මහතා, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සභාපති ඉංජිනේරු සමන් එදිරිවීර මහතා, උප සභාපති රංජිත් ද සිල්වා මහතා, විධායක අධ්‍යක්ෂ ජොහාන් ජයරත්න මහතා, ඇතුළු නිලධාරීන්, ගුවන් ටිකට්පත් ඒජන්තවරුන්, මාධ්‍යවේදීන් ගෙන් සමන්විත පිරිසක් ද එක්ව සිටියේ ය.

ගොඩබැස්සවීමෙන් පසු ප්‍රවේශ මාර්ගය ඔස්සේ ඒප්‍රනය වෙත පැමිනි ගුවන් යානාව සුපුරුදු ජල ආචාරය යොමුකරමින් පිලිගන්නා ලදි. මෙම ගුවන් යානාව 2016 වසරේ ජූනි මස එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය වෙත ලබාගෙන ඇති අතර එහි නිශ්පාදන අංක 213 ලෙස සහ ලියාපදිංචි අංක A6-EUB ලෙස සටහන් විය. එමෙන්ම යානාවෙහි මගී ආසන පද්ධතිය ප්‍රථම පන්තියේ ආසන 14 ක්, ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන 76 ක් සහ ආර්ථික පන්තියේ ආසන 429 කින් සමන්විත වූ අතර මෙම ඓතිහාසික ගුවන් ගමන සඳහා මගීන් 500 කට අධික පිරිසක් එක්ව සිටීම විශේෂ සිද්ධියක් ලෙස සඳහන් කල හැක්කේ මෙතෙක් අප රට වෙත

තනි ගුවන් යානාවකින් පැමිනි වැඩිම ගුවන් මගීන් පිරිස මෙම අවස්ථාවෙහි දී සටහන් වූ බැවිනි.

එමෙන්ම තවත් සනිටුහන් කල යුතු වැදගත් සිදුවීක් වන්නේ මෙම ගුවන් යානයේ ප්‍රධාන නියමුවරයා ලෙස කටයුතු කරන ලද්දේ ශ්‍රීලාංකිකයකු වන 57 හැවිරිදි කපිතාන් උදය තිලකරත්න විසින් වීමයි. වසර 30 කට අධික කාලයක් ගුවන් නියමුවරයෙකු ලෙස සේවය කර ඇති තිලකරත්න කපිතාන්වරයා එමිරේට්ස් ගුවන් සේවයේ ජ්‍යේෂ්ඨ ගුවන් නියමුවෙකු ලෙස කලක සිට කටයුතු කරමින් සිටියි.

ලොව දැවැන්තම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවන් වැඩිම ප්‍රමාණයක් හිමි ගුවන් සේවය ලෙස එමිරේට්ස් පත්ව ඇත්තේ A 380 ගුවන් යානා 101 ක් මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරමිනි. එමෙන්ම තවත් A 380 ගුවන් යානා 41 ක් ඇනවුම් කර තිබෙනුයේ ඉදිරියේ දී ගුවන් මගී ප්‍රවාහනයට එක්කිරීමේ සූදානමිනි. 2008 වසරේ සිට A 380 ගුවන් යානා යොදාගනිමින් ගුවන් මගී ප්‍රවාහන කටයුතු සිදුකරනු ලබන එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය ලොව පුරා ගුවන් ගමනාන්ත 46 ක් වෙත A 380 ගුවන් යානා මෙහෙයවමින් සිය සේවය සපයයි. එමෙන්ම මෙතෙක් A 380 ගුවන් යානා යොදාගනිමින් ගුවන් මගීන් මිලියන 80 ක් පමන ප්‍රවාහනය කර තිබීම ද විශේෂත්වයකි.

මෙම අවස්ථාවේ දී ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් උත්සව සභාව අමතමින් කියා සිටියේ කාලීන අවශ්‍යතාවයක් ව පැවති කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගුවන් යානා ධාවන පථය පුළුල් කර ආස්තරණය කිරීමේ කටයුතු නිසි පරිදි ප්‍රමිතියෙන් යුතුව අවසන් කල බැවින් මෙවැනි දැවැන්ත ගුවන් යානා පැමිනීමට අවස්ථාව උදාකල බවයි. එමෙන්ම මාස තුනක් වැනි කෙටි කාලයක දී ගුවන් මෙහෙයුම් කාලසටහනට සිදුවන බාධාවන් අවම කර ගුවන් යානා ධාවන පථය පුළුල් කර ආස්තරණය කිරීමේ කටයුතු නිසි කලට අවසන් කිරීමේ අභියෝගාත්මක කාර්යය නිසි පරිදි ඉටුකිරීම වෙනුවෙන් කටයුතු කල ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම ඇතුළු සක්‍රීයව දායක වූ සියළු ආයතන සහ පාර්ශව වෙත ද සිය ස්තූතිය පුදකර සිටියේ ය.

එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය 1986 වසරේ දී ශ්‍රී ලංකාව වෙත ගුවන් ගමන් ආරම්භ කල අතර වර්ථමානය වන විට සතියක දී ගුවන් ගමන් වාර 34 ක් මෙරටට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

රටවල් 30 කින් මිලියන හතරක කොටස් ප්‍රංශයට ගෙනෙන ගුවන් මුහුදු ගොඩබිම් මෙහෙයුම

ලොව විශාලතම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව වන්නේ ප්‍රංශයේ එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවනු ලබන A 380 ගුවන් යානාවයි. මේ වන විට ගුවන් යානා ඒකක 200 ඉක්මවූ ප්‍රමාණයක් ලොව පුරා ගුවන් මගී ප්‍රවාහනයේ නිරත වන අතර ඒ අතරින් ගුවන් යානා 101 ක් භාවිත කරනු ලබන්නේ ඩුබායි කේන්ද්‍ර කරගත් ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ එමිරේට්ස් ගුවන් සේවයයි. මෙම ගුවන් යානාව ප්‍රංශයේ ටොලූස් හි පිහිටි එයාර්බස් කර්මාන්තශාලාවේ දී එකලස් කිරීමේ කටයුතු නිමවනු ලබන අතර ඒ වෙනුවෙන් යුරෝපය මෙන්ම ලොව පුරා පිහිටි කර්මාන්තශාලා වල නිපදවනු ලබන කොටස් ටොලූස් වෙත ගෙන එනු ලබන්නේ සුවිශේෂී වූ සැලසුම් කල ක්‍රමවේදයකට අනුවය. ඒ පිළබඳ ගුවන්සර කල විමසුමකි මේ.

මූලික වශයෙන් ගත්කල ප්‍රධාන උපාංග (Components) යුරෝපය කේන්ද්‍ර කරගත් ගුවන් යානා කොටස් නිශ්පාදන සමාගම් කිහිපයක් නිපදවනු ලබන අතර එහිදී පියාපත් කොටස් (wings) වේල්ස් හි ද, ගුවන් බඳ කොටස් (fuselage sections) ජර්මනියේ සහ ප්‍රංශයේ ද, පිටුපස තිරස් පියාපත් (horizontal tail plane) ස්පාඤ්ඤ යේ ද සහ පිටුපස සිරස් පියාපත (vertical tail fin) ජර්මනියේ ද ලෙස නිපදවනු ලැබේ. අනෙකුත් ඇණ මුරිච්චි (rivets and bolts) සිට ආසන මෙන්ම එන්ජින් ඇතුළු සියලු කොටස් ප්‍රමාණය එක් A 380 ගුවන් යානවක් සඳහා පමනක් මිලියන 04 ක් පමන වන අතර ඒවා ලොව පුරා රටවල් 30 ක නිශ්පාදන සමාගම් 1500 ක පමන නිපදවේ. එක් එක් ස්ථානවල නිපදවෙන මේ සියල්ල ඒකරාශී කොට ගුවන් යානාවක් එකලස් කර ගුවන්යෝග්‍යතා අවශ්‍යතා සපුරමින් මෙහෙයුම් කල හැකි තත්වයට

පත්කිරීම සුලු පටු කාරනාවක් නොවේ.

A 380 ගුවන් යානාවක ප්‍රධාන උපාංග (Components) හයක් ලෙස හඳුනාගත හැකි අතර ඒවා ගුවන්බඳ කොටස් තුනක් ලෙසත්, පියාපත් කොටස් දෙකක් ලෙසත්, පසුපස තිරස් පියාපත ලෙස හඳුනාගත හැකිය. මේවා Pauillac හි පිහිටි නැව් තටාංගනයේ සිට ටොලූස් හි පිහිටි ගුවන් යානා එකලස් කිරීමේ අංගනය වෙත ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් සුවිශේෂී බහුකාර්ය ට්‍රක් රථ නිපදවා ඇත. ඉහත කොටස් හය එම ට්‍රක් රථ උපයෝගී කරගනිමින් ඒ වෙනුවෙන්ම තනන ලද ද්විතීක මාර්ගයක් ඔස්සේ කිලෝමීටර 240 ක් පමන දුරක් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන්නේ රාත්‍රී කාලයේ දී ය. ඒ වෙනුවෙන් රාත්‍රී කාලය තෝරාගෙන ඇත්තේ නගර ආශ්‍රිතව හටගන්නා මාර්ග තදබදය මගහැරවීමේ මූලික අරමුණ ඇතිවය.

තවත් සුවිශේෂී කරුණක් වන්නේ ඉහත සඳහන් කල මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් එයාර්බස් සමාගම ඩොලර් මිලියන 205 ක පමන මුදලක් රජයට ප්‍රදානය කර තිබීමයි. තවද මෙම මාර්ගය හරහා ඇතිවන තද සුලං ධාරාව දැවැන්තට ට්‍රක් රථ මෙහෙයුමට තරමක බාධාවක් ගෙනදෙන බැවින් දෙපස ගස් 6 500 ක් පමන සිටුවන්නට කටයුතු කර තිබෙනවා. ඒ අතරම පාපැදි සහ අශ්වයන් ධාවනය වෙනුවෙන්ම නිමවූ කිලෝමීටර 35 ක පමන දිගින් යුත් මංතීරුවක් ද එම මාර්ගයට සමගාමීව ඉදිකර තිබෙනවා.

නිශ්පාදන කර්මාන්තශාලා වල සිට මෙම කොටස් Pauillac නැව් තටාකය වෙත, ප්‍රවාහනය කරනුයේ ප්‍රංශ සීමාවෙහි පිහිටි අත්ලාන්තික් සාගරය ඔස්සේ වන මුහුදු මාර්ගය මතිනි. ඒ වෙනුවෙන් විශේෂ වූ තාක්ෂණික හැකියාවන්ගෙන් සන්නද්ධ වූ නැව් සූදානම් කර තිබේ.

යානාවේ පසුපස පියාපත් ආශ්‍රිත සිරස් ස්ථායිකාරකය සුවිශේෂි කොටසකි. එය ට්‍රක් රථ යොදාගෙන ප්‍රවාහනය අපහසු කරුණකි. එයට පිළිතුරු ලෙස එයාර්බස් තම තාක්ෂණය යොදවා A300-600ST නිපදවීය. A 380 ගුවන් යානාවෙහි සිරස් ස්ථායිකාරක කොටස ප්‍රවාහනය කල හැක්කේ A300-600ST Super Transporters ගුවන් යානාවට පමනි. බෙලූගා ලෙස එයාර්බස් සමාගම හඳුන්වාදී ඇති මෙම ගුවන් යානාව නිපදවා ඇත්තේ එයාර්බස් ගුවන් යානා කොටස් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙනි.

ගොඩබිමෙන් ගුවන් යානා කොටස් ප්‍රවාහනය සිදුවන්නේ රාත්‍රී කාලයේ වුව ද එය Levignac නගරවැසියනට නම් විනෝදජනක අවස්ථාවක්. ඇතැම් ස්ථානවල නිවෙස් සහ ට්‍රක් රථය අතර පවතින්නේ සෙන්ටිමීටර 50 ක පමන ඉතා අවම පරතරයක්. නිවැසියන් ජනේල අසලට වී දැවැන්ත කොටස් ගෙනයන ආකාරය නරඹන්නෙ නිදිවර්ජිතව යි. ඒ වගේම අප මෙම මෙහෙයුම ක්‍රියාත්මක කරන්නේ සුරක්ෂිතතාවයට මූල්තැන ලබාදෙමින් සහ සාමාන්‍ය ජන ජීවිතයට බාධාවක් නොවන ලෙසින් මෙහෙම විදෙස් මාධ්‍ය වලට අදහස් දක්වා තිබුනේ එයාර්බස් සමාගමේ ප්‍රවාහන කළමණාකරුවකු වන Arnaud Cazeneuve විසින්.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්
අන්තර්ජාලය ඇසුරිනි

MH370 සෙවීමේ මෙහෙයුම

ඉෂාර ගුණවර්ධන
කළමනාකරු - ගුවන් සේවා සහ ප්‍රවාහන හිමිකම්

මැලේසියාවේ ක්වාලාම්පූර් සිට මහජන චීන ජනරජයේ බීජින් නුවර වෙත මගීන් 227 ක් සහ සේවක මණ්ඩලයේ 12 දෙනෙකු සමග 2014 මාර්තු මස 8 වන දින පියාසර කරමින් තිබූ මැලේසියා ගුවන් සමාගමට අයත් බෝයිං 777 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් අතුරුදන් විය. එදින සිටම ආරම්භ වූ සෙවීමේ මෙහෙයුම් දින 1046 පුරාවට පැවති මැලේසියාව, ඔස්ට්‍රේලියාව සහ චීනය යන රාජ්‍යයන්ගේ තීරණයක් අනුව 2017 ජනවාරි මස 17 වන දින නවතා දමන ලදි.

මෙම රටවල් තුනෙහි ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ සිදු කරන ලද විශාලතම ජලය මතුපිට සහ සාගරය තුල කරන ලද සෙවීමේ මෙහෙයුම මෙය යි. දින 52 ක් පුරාවටම සාගර ජලය මත නෞකා මගින් මතුපිට සෙවීමේ පරීක්ෂණය සිදුකරන ලද අතර එහිදී මතුපිට වර්ග කිලෝමීටර මිලියන ගණනක් ආවරණය කරන ලදි. මතුපිට සොයා බැලීමේ දී, ගුවන් යානය ජලය තුල තිබේ නම් නිකුත් කරන "බීකන්" නාදය ද පරීක්ෂා කිරීම් සිදුකරන ලදි.

බාතිමෙට්රි (Bathymetry survey) නම් වන ජලය තුල සිදු කරනු ලබන මැනුම් කර්මය මගින් ඉන්දියන් සාගරයේ පතුලේ වර්ග කිලෝමීටර 710 000 ක ප්‍රමාණයක් සිතියම් ගත කරන ලද අතර එය මෙතුවක් කාලයකට සිදු කරන ලද විශාලතම ජල මැනුම් සිතියම (Hydrographic survey) විය. එලෙසම තවත් වර්ග කිලෝමීටර් 120 000 ක පමන ප්‍රදේශයක් "සෝනාර්" තාක්ෂණය

මගින් පරීක්ෂා කරන ලද අතර එය ද එම වර්ගයේ විශාලතම සෙවුම විය. කෙසේ වෙතත් ලෝකයේ සිය ගණනක් වූ මිනිසුන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් මෙම පරීක්ෂණය සිදු වුව ද අවසානයේ ගුවන් යානය සොයා ගැනීමට අපොහොසත් විය.

යානය ගුවන් ගත වී මිනිත්තු 38 කින් පසුව MH 370 යානයෙන් කිසිදු තොරතුරක් ලැබී තිබුනේ නැත. ගුවන් යානයේ තිබෙන පද්ධතිය සකසා ඇත්තේ එහි තිබෙන සම්ප්‍රේෂණ උපකරන මගින් ස්වයංක්‍රීයවම යානාව තිබෙන ස්ථානය දැනුම් දෙන ආකාරයට යි. නමුත් මෙම මිනිත්තු 38 ක කාලයෙන් පසුව එවන් කිසිදු දැනුම්දීමක් සිදුව නොමැත. නමුත් චන්ද්‍රිකා සහ රේඩාර් තොරතුරු අනුව යානාව තවත් පැය 7 ක් පමන ගමන් කර ඇත. ඒ තොරතුරු අනුව සහ වෙනත් තාක්ෂණික දත්ත අනුව දකුණු ඉන්දියානු සාගරයේ දී යානයේ ගමන් මග අවසන් වීමට පෙර එහි අවසන් ස්ථානය ලෙස සටහන් වී ඇත්තේ උතුරු සුමාත්‍රාවේ එක් ස්ථානයකි.

මෙම පරීක්ෂණය ආරම්භයේ දී ම මුහුණ දීමට සිදුවූ අභියෝගය වූ යේ ඉතාමත් කුඩා තොරතුරු ගණනක් මගින් මෙම සොයා ගැනීම සිදු කරන්නේ කෙසේ ද යන්නයි. මුලදී මෙම තොරතුරු වලට චන්ද්‍රිකා දත්ත සහ ගුවන් යානායේ කාර්යසාධන දත්ත ඇතුලත් වූ අතර ඉන් වසරකට පසුව, සමහර විට වසර දෙකකට පසුවත් ලැබුණු MH 370 ගුවන් යානාවේ සුන්බුන් වල ආරම්භක ස්ථන පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුලත් විය. මෙම දත්ත හා ඒවා විශ්ලේෂණයට යොදාගත් විද්‍යාත්මක තොරතුරු කිසිවිටෙකත් ගුවන් යානය අවසානයට තිබූ ස්ථානය සොයා ගැනීමේ අරමුණින් සිදු නොකරන ලදි.

ඔස්ට්‍රේලියානු නාවික ආරක්ෂක අධිකාරිය (Australian Maritime Safety Authority – AMSA) විසින් සිදුකරන ලද මතුපිට පරීක්ෂණ 2014 අප්‍රෙල් මස 28 වන දින නවතා දමන ලද අතර ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝව (Australian Transport Safety Bureau – ATSB) මගින් ගුවන් යානය පිළිබඳ ජලය තුල සිදුකරනු ලබන පරීක්ෂණ වල වගකීම භාරගන්නා ලදි. ජලය තුල සිදු කරනු

ලබන
එම
පරීක්ෂණය මුලින්ම වර්ග කිලෝමීටර 60 000 ක ප්‍රදේශයක සිදු කිරීමට ඔස්ට්‍රේලියාව සූදානම් වූ අතර පසුව ත්‍රෛයි පාර්ශවික (ඔස්ට්‍රේලියාව, මැලේසියාව සහ චීනය) එම ප්‍රදේශය වර්ග කිලෝමීටර 60 000 දක්වා වැඩි කිරීමට තීරණය කරන ලදි.

ජලය තුල සිදු කරනු ලැබූ සෙවුම් පරීක්ෂන වල මූලික අරමුණ වූයේ ගුවන් යානය ගමන් කල මාර්ගය සහ වෙනත් තොරතුරු මත පදනම්ව ප්‍රවීණයන් විසින් සළකුණු කරන ලද සාගර සීමාවේ පතුලේ ගුවන් යානයේ කොටස් හා සුන්බුන් තිබේදැ යි යන්න පරීක්ෂා කිරීමයි. යම් හෙයකින් එසේ සුන්බුන් සහිත ප්‍රදේශයක් හමු වුවහොත් ඒවා තාක්ෂණික ක්‍රම මගින් MH 370 ගුවන් යානයේම බව තහවුරු කරගත යුතු වූ අතර ඒ අනුව ඉදිරි සෙවුම් කටයුතු සැලසුම් කරගත යුතු විය.

2014 වර්ෂයේ ඔක්තෝබර් මාසයේ දී ජලය තුල සෙවීමේ කටයුතු ආරම්භ වූ විට ඕනෑම අවස්ථාවක MH 370 යානයේ සුන්බුන් විසිරුණු ප්‍රදේශයක් හමුවීමට ප්‍රවණතාවය තිබුණි. සුන්බුන් පෙදෙස හඳුනාගත් විගසම ඒවා ලබාග ැනීමේ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහ ඊලග මෙහෙයුම් පිළිබඳව ත්‍රයිපාර්ශවික රජයන් ගිවිසගෙන තිබුණි. ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂක බියුරෝවේ (ATSB) කාර්යය වූයේ එම මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කිරීමේ සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමයි.

ජලය තුල සිදුකරන සෙවීමේ පරීක්ෂණයේ දී ගුවන් යානයේ ගමන් මාර්ගය ආදර්ශණය සහ අවසන් අවස්ථාවේ ගුවන් යානයේ හැසිරීම සම්බන්ධ වන තොරතුරු යොදාග නිමින් සුන්බුන් ඇතැයි සිතන ප්‍රදේශ හඳුනා ගැනීමට විද්‍යාත්මක ක්‍රමයක් යොදා ගැනිණි. ගුවන් යානයේ මාර්ගය ආදර්ශණය කිරීම ගුවන් යානය හා චන්ද්‍රිකා අතර අවසන් පැය හය තුළ ස්වයංක්‍රීයව හුවමාරු වූ මෙටා දත්ත (Metadata) ඉතාමක් අද්විතීය සහ විදග්ධ කර්මයන්ට විශ්ලේෂණය කිරීම මත පදනම් විය. ගුවන් යානයේ අවසන් හැසිරීම ගුවන් යානයේ ඉන්ධන අවසන් වීම මත සිදු වූ ලෙස සළකා බලා ආදර්ශණය සහ විශ්ලේෂණය සිදු කරන ලදි.

2015 සහ 2016 වර්ෂ වලදී MH 370 යානයේ සුන්බුන් ඉන්දියන් සාගරයේ දිවයින් කිහිපයකින් සහ නැගෙනහිර අප්‍රිකා වෙරළ තීරයෙන් හමු විය. මෙම හමුවීම් සමග ගුවන් යානයේ විනාශ වීම කුමන ස්ථානයක සිදුවී දැයි නව මානයකින් බැලීමට හැකි විය. මෙම සුන්බුන් වල තොරතුරු ඒවා හමුවූ ස්ථාන සහ චන්ද්‍රිකා තොරතුරු අනුව ජලය මතුපිට සහ ජලය තුළ සිදුකරන ලද සෙවුම් කටයුතු වල දත්ත අනුවත් ගුවන් යානයේ අවසානය සිදුවූයේ යැයි අනුමාන කල හැකි ඉන්දියානු සාගරයේ විශේෂිත ප්‍රදේශයක් හඳුනා ගැනීමට හැකි විය.

මෙම විශ්ලේෂණ සහ හඳුනා ගැනීම් අනුව ගුවන් යානය තිබෙන ස්ථානය සොයා ගැනීමේ සම්භාවිතාවය පෙරට වඩා ඉහළ මට්ටමක පැවතින. ගුවන් යානයේ ගමන් මග ආදර්ශණය මගින් හඳුනාගත් බොහෝ ප්‍රදේශ වල සිදුකරන ලද ජලය තුල වූ සෙවුම් මගින් සහ හමුවූ සුන්බුන් පරීක්ෂාවෙන් පසු එම ප්‍රදේශ පරීක්ෂා කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් නොමැති බවට ඉහළ සම්භාවිතාවයක් සහිතව පැහැදිළි විය. 2014 මාර්තු 23 දින ගන්නා ලද චන්ද්‍රිකා ඡායාරූප විශ්ලේෂණය කල විට 7 වන කවය ප්‍රදේශයේ (පරීක්ෂකයන්ගේ පහසුව පිණිස ගුවන් යානයේ අවසන් සන්නිවේදනය සිදුවූ ස්ථානය කේන්ද්‍රය ලෙස සලකා කව 7 ක් මෙම ප්‍රදේශයේ සිතියම් වල සළකුණු කර තිබිණ) MH 370 යානයේ යයි සැක කල හැකි සුන් බුන් තිබෙන බවයි. මෙම විශ්ලේෂණය මගින් MH 370 යානය හෝ එහි කොටස් තිබිය හැකි යයි අනුමාන කරනු ලබන ප්‍රදේශය වර්ග කිලෝමීටර 25 000 කට පමණ සීමා කර ගැනීමට හැකි විය.

ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝවේ (ATSB) කාර්යභාර්‍ය

වූයේ ඉහළ තාක්ෂණයෙන් යුත් තාක්ෂණික සේවාවන් සාගරය තුල සිදුකරනු ලබන පරික්ෂාවන් සඳහා සම්බන්ධීකරණය සහ කළමනාකරණය කිරීමයි. මුහුදු පතුල තුල සිදුකරනු ලබන සෝනාර් පරික්ෂණ මගින් ලැබෙන දත්ත ඉහළ නිරවද්‍යතාවයකින් යුතු වීම සහතික කිරීම මගින් අනවශ්‍ය ප්‍රදේශ පරික්ෂා කිරීමෙන් ඉවත් කිරීම අරමුණ විය. ඒ අනුව සවිස්තරාත්මක වැඩසටහනක් සෝනාර් දත්ත වල තත්වය ස්ථිර කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කරන ලදි.

මෙම පරික්ෂණ සඳහා තෝරා ගැනීම් කටයුතු වල මුල් අවධියේ දී විශාල ප්‍රමාණයෙන් මුහුදු පතුල ගවේශණය සඳහා අවශ්‍ය තාක්ෂණික හැකියාව තිබීම පිළිබඳව දැඩි අවධානය යොමු කරන ලදි. විශේෂයෙන් මීටර් 6000 ක් පමන ගැඹුරක් විශ්ලේෂණය කිරීමට සිදුවන බවත්, නොදන්නා දියවැල් සහ සාගර පතුලේ භූවිෂමතාවය ද සැළකිල්ලට ගන්නා ලදි. ඒ වගේම විවිධ අයහපත් කාලගුණික තත්වයන් යටතේ සහ ගොඩබිම් ප්‍රදේශවලින් ඉතාමත් ඈත මුහුදු ප්‍රදේශ වල ගවේශණ කටයුතු සිදු කිරීමට සිදු විය හැකි බවත් අවධානය යොමු කරන ලදි. අවිනිශ්චිත කාලරාමුවක් තුල වුව ද ආරක්ෂිත කාර්‍යක්ෂම සහ ඵලදායී මුහුදු පතුල ගවේශණ ක්‍රම යොදා ගැනීම පිළිබඳව සැලසුම් කිරීමේ දී අවධානය යොමු විය.

මුහුදු පත්ල සිතියම් ගත කිරීමේ දී දිය යට කරනු ලබන සෙවුම් වලට අභියෝගයක් වූයේ මුහුදු පතුලේ තිබූ විෂමාකාර භූ ලක්ෂණ සමග සෙවුම් යන්තර මෙහෙයවීමයි. කෙසේවෙතත් සෝනාර් ආවරණය සිදු කරනු ලැබූ ප්‍රදේශ වල සෙවුම් කටයුතු සිදු කිරීමේ දී මූලිකවම යොදා ගත් සෙවුම් යන්ත්‍ර සහ ස්වයංක්‍රීය සෙවුම් වාහන ඉතා විශාල වශයෙන් සාර්ථක කාර්යක්ෂමතාවයක් දැක්වූ බව පැහැදිලි විය.

මුහුදු පත්ලේ සෙවුම් සිදුකරනු ලබන ප්‍රදේශය බටහිර ඔස්ට්‍රේලියානු වෙරළ සීමාවේ සිට කිලෝමීටර 2800 ක් පමන දුරින් පිහිටි අතර එම සෙවුම් ප්‍රදේශ වල පවතින කාලගුණික තත්වය ද ඉතාමත් අභියෝගාත්මක විය. සෙවුම් කටයුතු සිදුකර යාත්‍රා වල සිටි කාර්ය මංඩලය ද මෙවන් අභියෝග හා අවධානම් හමුවේ වුව මාස ගණන් තම කාර්යය එම යාත්‍රා වල සිටම සිදුකරන ලදි. කෙසේවෙතත් ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝව (ATSB) විසින් එම කාර්යමණ්ඩලයේ ආරක්ෂාව උපරිම අයුරින් තහවුරු කරමින් තත්වය කළමනාකරණය කරගැනීමට හැකි උපරිම උත්සාහ දරණ ලදි.

2017 ජනවාරි මාසයේ දී මුහුදු පත්ලේ සෙවුම් කටයුතු නවතා දමන විට දී ද වර්ග කිලෝමීටර 120 000 ක් පමන ප්‍රදේශයක සෙවුම් කටයුතු සිදු කර තවදුරටත් සෙවීම් අවශ්‍ය නොවන බව තහවුරු කර වගකීමෙන් යුතුව එම ප්‍රදේශ ඉවත් කර තිබිණ.

කෙසේවෙතත් යම් තොරතුරක් තිබේ යැයි මුහුදු පත්ලේ සෝනාර් දත්ත අනුව විශ්වාස කල ස්ථාන 661 ක් හඳුනා ගැනීමට හැකියාව මේ පරීක්ෂණ වලදී ලැබිණ. මුහුදුබත් වූ නැව් තිබූ ස්ථාන 04 ක් ද මේ අතර විය.

ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝවේ (ATSB) විසින් අවසන් වාර්තාව සකසා ඇත්තේ එම සෙවුම් කටයුතු සිදුකල ආකාරයත් හඳුනාගත් ප්‍රදේශ මොනවා ද යන්න දැනුවත් කිරීමට සහ අනාගතයේ දී පරීක්ෂණ කිරීමට අවශ්‍ය වුවහොත් කුමන ප්‍රදේශය පරීක්ෂ කල යුතු ද යන්න දැනුවත් කිරීමට ය. එලෙසම මෙම වාර්තාව යානය අනතුරට ලක්වීමට හේතු දක්වනවාට වඩා සෙවුම් කටයුතු සිඳු කල ආකාරය පිළිබඳව විශ්ලේෂණයක් ඉදිරිපත් කිරීමට උත්සාහ දරා ඇත.

අවසානයේ දී යානය තිබෙන ස්ථානයක් හෝ අනතුරට පත් වූ ස්ථානයක් හෝ අනතුරට හේතුවක් හෝ සොයා ගැනීමට නොහැකිව පරීක්ෂණ අවසන් කිරීමට සිදු විය. එහෙත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටක් ලෙස සහ යානයේ හිමිකාරීත්වය දරන රට ලෙස මැලේසියාව තවදුරටත් මෙම සෙවුම් කටයුතු සිදුකරමින් සිටී. "ගුවන් යානාවේ අනතුරු විමර්ශණ" සඳහා වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 13 වන ඇමිණුම අනුව මෙම පරීක්ෂණ මැලේසියාව විසින් සිදුකරනු ලබයි.

2009 වර්ෂයේ දී අත්ලාන්තික් සාගරයේ දී අනතුරට පත් "එයාර් ෆ්‍රාන්ස්" ගුවන් සමාගමේ AF447 යානය සහ මෙම MH370 යානයේ සෙවුම් කටයුතු ගැඹුරු සාගරයේ අනතුරට ලක්වන ගුවන් යානා සොයා ගැනීම සහ එහි සෙවුම් කටයුතු සිදු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඉතා වැදගත් කරුණු රාශියක් ලොවට විදහා දක්වන්නට සමත් විය. ගුවන් යානා වල ගමන් කරන ස්ථාන සොයා ගැනීම සඳහා වන තාක්ෂණ අවශ්‍යතාවයන් සහ පද්ධතීන් දියුණු කිරීම මෙම අනතුරු හේතුවෙන් සිදුකරනු ලැබූ අතර එම වැඩිදියුණු කිරීම් තවදුරටත් සිදුකරමින් සිටී. ඒ වගේම ගුවන් යානා වල ස්ථාන දැන්වීමේ බීකන් පද්ධති සහ හදිසි අවස්ථා දැන්වීමේ පද්ධතීන් වැඩිදියුණු කිරීමට අවශ්‍ය පියවර දැන් ගෙන තිබේ.

MH 370 යානය සෙවීමේ කටයුතු වල දී ලොව පුරා සිටින විද්වතුන්ගෙන් සහ කාර්යමණ්ඩලයන්ගෙන් ද ආයතන වලින් ද ලද නොමසුරු දායකත්වය මෙම වාර්තාව මගින් ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝවේ (ATSB) ඉතා ඉහළ ඇගයීමට ලක්වී තිබේ.

MH 370 යානයේ අතුරුදන් වීමට සැබෑ හේතුව යානය හමුවන තුරුම සොයා ගැනීමට නොහැකිය. ඒ වගේම දිනකට මගීන් මිලියන 10 ක් පමන ගමන් කරන වර්ථමාන කාලයක ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ MH 370 යානයට සහ එහි ගමන් ගත් මගීන්ට සිදුවූ දෙය පිළිබඳව සොයා ගැනීමට නොහැකි වීම සාමාජීව වශයෙන් පිලිග ැනීමකට නොහැකි දෙයක් වනවා සේම අසම්භාව්‍ය සිද්ධියකි.

MH 370 යානය සොයා ගැනීමට නොහැකි වීමත් එහි ගමන් ගත් මගීන් 239 ක ප්‍රමාණය තවමත් අතුරුදන් වූවන් සේ සැලකීමට සිදු වීමත් ඉතාම කණගාටුදායක දෙයක් බව මෙම වාර්තාවේ ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝව (ATSB) අවසාන වශයෙන් දක්වා ඇත.

MH 370 යානය අතුරුදන් වීම සම්බන්ධයෙන් විවිධ ප්‍රවාද, අදහස් දැක්වීම් සහ විවිධ විදහා දැක්වීම් වරින් වර එළි දැක්විණ. ඒ ලෙසම ඉදිරියටත් එවැනි දේ සිදුවේවි. තවද ඔස්ට්‍රේලියාව විසින් එළි දක්වා ඇති මෙම අවසන් වාර්තාව ද ගැටළු සහගත බව මාධ්‍ය මගින් විවිධ පුද්ගලයින් සහ ආයතන අදහස් දක්වා තිබේ. ඒ සියළු දේ අවසන් වීමට නම් ගුවන් යානයට සත්‍ය වශයෙන්ම සිදුවූ දෙය සාක්ෂි සහිතව දැනගත යුතුවේ. එය කෙදිනක කෙසේ සිදුවේ දැයි දැනට පැවසිය නොහැකිය.

මෙම අනතුරු සම්බන්ධ ඔස්ට්‍රේලියානු ආරක්ෂණ බියුරෝවේ (ATSB) සියළුම වාර්තා පහත QR කේතයෙන් ලබාගත හැකිය.

අවසන් වාර්තාවේ තොරතුරු

දිනය	2014 මාර්තු 07
පරීක්ෂණ තත්වය	සම්පූර්ණ
වේලාව	1722UTC
පරීක්ෂණ වර්ගය	භාහිර පරීක්ෂණ
ස්ථානය	දක්ෂිණ ඉන්දියානු සාගරය
සිද්ධියේ වර්ගය	ගුවන් යානා අතුරුදන් වීම
රාජ්‍යය	ජාත්‍යන්තර
සිද්ධියේ පන්තිය	තාක්ෂණික
නිකුත් කරනු ලබන දිනය	2017 ඔක්තෝබර් 03
සිද්ධියේ වර්ගීකරණය	තාක්ෂණික විශ්ලේෂණය
වාර්තාවේ තත්වය	අවසාන
ඉහළම අනතුරු තත්වය	මාරාන්තික

ගුවන් යානයේ තොරතුරු

ගුවන්යානා වර්ගය	777-200ER
යානයේ ලියාපදිංචි අංකය	9M-MRO
මෙහෙයුම්කරු	මැලේසියානු ගුවන් සමාගම
මෙහෙයුම් වර්ගය	ගුවන් ප්‍රවාහන අධි ධාරිතා
යානා වර්ගය	ජෙට්
පිටත් වූ ස්ථානය	ක්වාලාලම්පූර් - මැලේසියාව
ගමනාන්තය	බීජිං - චීනය

ICAN2017 වෙනුවෙන් ගුවන්සර නව මුහුණුවරකින් එළිදැක්වෙයි

2017 දෙසැම්බර් මස 04 දින සිට 08 දින දක්වා කොළඹ දී පැවති ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබඳ සමුළුව (International Civil Aviation Organization Air Services Negotiation Event) හෙවත් ICAN 2017 ට සමාගාමීව ගුවන්සර සඟරාවක් නිකුත් කරන ලදි. මෙම විශේෂ කලාපය සමුළුවෙහි සමාරම්භක අවස්ථාවේ දී නිල වශයෙන් එළි දැක්වූ අතර එම අවස්ථාවට ප්‍රධාන ආරාධිතයා ලෙස සහභාගී වූ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් වෙත එහි පළමු කලාපය ප්‍රධානය සිදුකරන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මහතා විසිනි.

මෙම විශේෂ කලාපයේ පිටපත් එම අවස්ථාවට සහභාගී වූ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන්, අමාත්‍යාංශ ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ මහතා ඇතුළු ආරාධිතයින් වෙත ද පිළිගන්වන ලද අතර සමුළුවට සහභාගී වූ රටවල් 66 ක නියෝජිතයන් 425 කට අධික පිරිසට ද ප්‍රධානය කරන ලදි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ඉතිහාසය, ගුවන ආශ්‍රිතව සංචාරකයන් වෙනුවෙන් සිදුවන විනෝදාත්මක ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ තොරතුරු ඇතුලත් වූ මෙම සඟරාව මගින් මෙරට සංචාරක ප්‍රවර්ධනය වෙනුවෙන් සැලකිය යුතු ඉඩහසරක් වෙන්කර දී තිබිණ.

ගුවන් යානාවෙහි තාක්ෂණික පසුබිම

වර්තමාන ලෝකයේ සීඝ්‍රයෙන් දියුණු වන තාක්ෂණය උකහා ගනිමින් එයට සමගාමීව ගමන් කරන තාක්ෂණයක් ලෙස ගුවන් යානා තාක්ෂණය හඳුන්වා දිය හැකිය. මෙම තාක්ෂණය පිළිබඳව උගැනීම සඳහා ගුවන් යානා ඉංජිනේරු තාක්ෂණය (Aircraft Engineering) විෂයක් ලෙස හැදෑරිය යුතුය. මිනිසාට ගුවනින් ගමන් කිරීමට තිබූ ආශාව යථාර්ථයක් බවට පත්කරගන්නට මෙයට ශතවර්ෂ ගනනාවකට පෙර සිට නන් අයුරින් උත්සාහ දරන ලදි. ලෝකයේ එක් එක් රටවල ඉතිහාස කරුණු ගෙනහැර දක්වන වෘත්තාන්තයන්ට අනුව එනම් දේව විශ්වාස, ඇදහීම් පිළිබඳ සැලකීමේ දී ගුවනින් ගමන් කිරීමට ආදී මානවයන් දැක්වූ ඇල්ම පිළිබඳව පැහැදිලිය. පුරාණ යුගයේ රාවනා රජු විසින් දඬුමොණර නම් ආකාශ යානාවක් තනා එහි නැගී ඉන්දියාව

වෙත ගමන් කල බව ශ්‍රීලාංකේය පුරාවෘත්ත වල සඳහන් වේ.

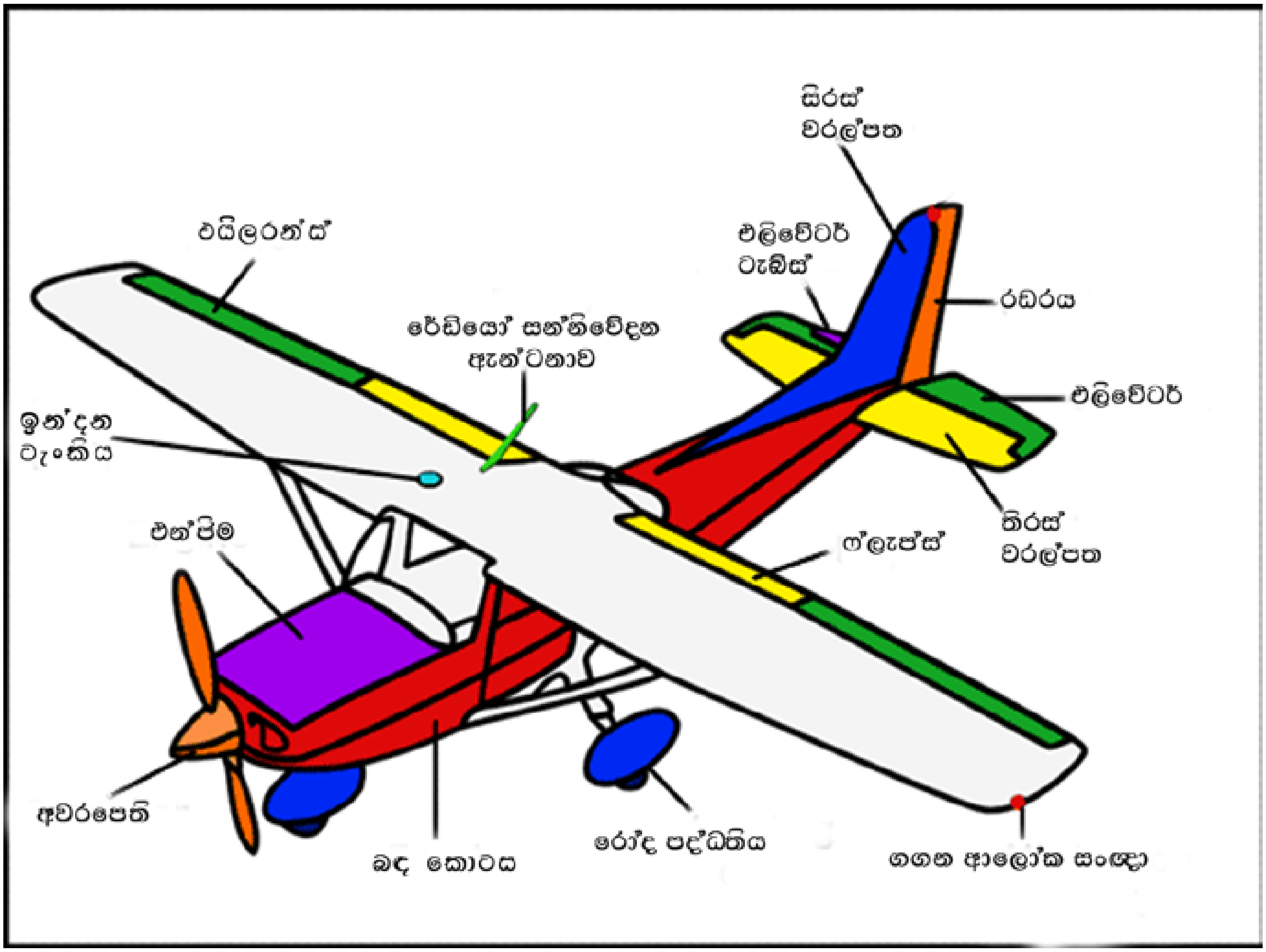
අප කථාකරන ගුවන් යානා තාක්ෂණයට පිඹුරුපත් සැකසෙනුයේ අප අවට පරිසරයෙනි. පක්ෂීන්ගේ පියාසර රටාවන් මනාව අධ්‍යයනය කල ආදී මානවයා ඒ ඔස්සේ සිතමින් විවිධ පර්යේශණ සිදුකරන්නට විය. කලින් කලට සිදුකල මෙම අත්හදාබැලීම් 1903 වසරේ දී සාර්ථක වන්නේ රයිට් සහෝදරයන් විසින් යාන්ත්‍රික බලය යොදමින් ගුවන් යානාවක් සාර්ථකව ගුවන්ගත කිරීමත් සමගය. ඉන් ඇරඹි ගුවන් යානා තාක්ෂණය වර්ධමානය වන විට සීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබා ඇත.

ගුවන් යානා තාක්ෂණය පිළිබඳව ගුවන්සර පාඨක ඔබව දැනුවත් කිරීමේ අරමුනින් එම තොරතුරු ලිපි මාලාවක් ලෙස කොටස් වශයෙන් ගෙන ඒමට අප තීරණය කළෙමු.

පළමුවෙන්ම අප ගුවන් යානාවක් යනු කුමක් දැයි විමසා බලමු. ඒ වෙනුවෙන් විවිධ අර්ථකතන තිබුණ ද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization) මගින් නිකුත් කල ඇමිණුම් (Annex) හි දක්වා ඇත්තේ වායුගෝලයේ ප්‍රතිරෝදය සහ පෘථිවි තලයෙන් ඇතිකරන්නා වූ ආකර්ශණය අභිභවමින් වායුගෝලය තුල සැරිසැරිය හැකි වස්තුවක් ගුවන් යානාවක් ලෙස ය. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ගුවන් යානා වර්ගීකරණයකට (Aircraft Classification) ද ලක්කර ඇත්තේ පහත ආකාරයටය.

එමෙන්ම බාහිර පෙනුම උපයෝගී කරගනිමින් ද ගුවන් යානා වර්ගීකරණයකට ලක්කල හැකිය. ඒ අතරට සම්බන්ධිත තටු සහිත ගුවන් යානා (Fixed Wing Aircraft), භ්‍රමණ තටු සහිත ගුවන් යානා (Rotter Wing Aircraft) ප්‍රධාන කොට සැලකිය හැකි අතර බැලූන, ග්ලයිඩර්, සරුංගල් වැනි වස්තූන් ද වෙන් වෙන් ලෙස හඳුනාගත හැකිය.

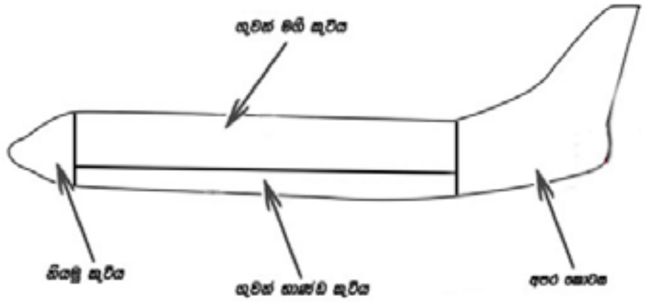
දැන් අපි ගුවන් යානාවක මූලික කොටස් මොනවා දැයි විමසා බලමු. ගුවන් යානාවක ඇති සියලු කොටස් සම්බන්ධිත තටු සහිත ගුවන් යානාවකින් තුලින් දැක්විය හැකි බැවින් පහත රූපයෙන් එම

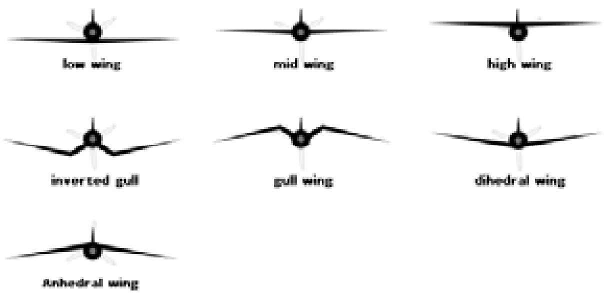


ගුවන් යානාවෙහි බඳ කොටස (Fuselage)

ගුවන් යානාවක බඳ කොටස (Fuselage) එහි ව්‍යුහය සැකසීමේ දී ඉතා වැදගත් වේ. ගුවන් යානාවේ බඳ කොටසට එහි පියාපත්, සිරස් හා තිරස් වරල්පත් (ස්ථායිකාරක), එන්ජිම, රෝද පද්ධතිය අසවු කර ඇත. එමෙන්ම ගුවන් යානාවක බඳ කොටස අයබර (Payload) නැතහොත් ගුවන් මගීන්, ගුවන් භාණ්ඩ ගබඩාකර ප්‍රවාහනයට ද යොදාගනී. එමෙන්ම ඉහත රූප සටහනෙහි පරිදි ගුවන් බඳ නියමු කුටිය, මගී කුටිය, ගුවන් භාණ්ඩ කුටිය සහ අපර කොටස ලෙස කලාප වලට වෙන් කර ඇත. මෙම සියලු කොටස් වර්තමානයේ භාවිත වන දැවැන්ත මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානා වල දැකිය හැකි අතර ගුවන් යානාව භාවිත කරන කාරනාව සහ ගුවන් යානාවෙහි ප්‍රමාණය මත ඉහත කොටස් ප්‍රමාණය වෙනස් විය හැකිය.

මුල් යුගයේ දී ගුවන් යානා බඳ නිර්මාණය කිරීමට දැව, යකඩ බට සහ රෙදි ආවරණ යොදාගනු ලැබූව ද අද වන විට නවීන තාක්ෂණය යොදාගනිමින් සංයුක්ත ලෝහ (Composite Metal) භාවිත කර නිපදවනු ලබයි. එමෙන්ම ගුවන් බඳ නිපදවීමේ දී ශක්තිමත් බව, සැහැල්ලු බව, දිරාපත් නොවීම, ඕනෑම කාලගුණ තත්වයකට ඔරොත්තුදීමෙහි හැකියාව, නඩත්තු කිරීමේ පහසුව වැනි කරුණු සම්බන්ධයෙන් ද සැලකිලිමත් වේ. වර්තමානයේ ඇතැම් ගුවන් යානා මාදිලීන් වල ඉන්දන ටැංකියක් ද ගුවන් බඳ වෙත සම්බන්ධ කර ඇත.





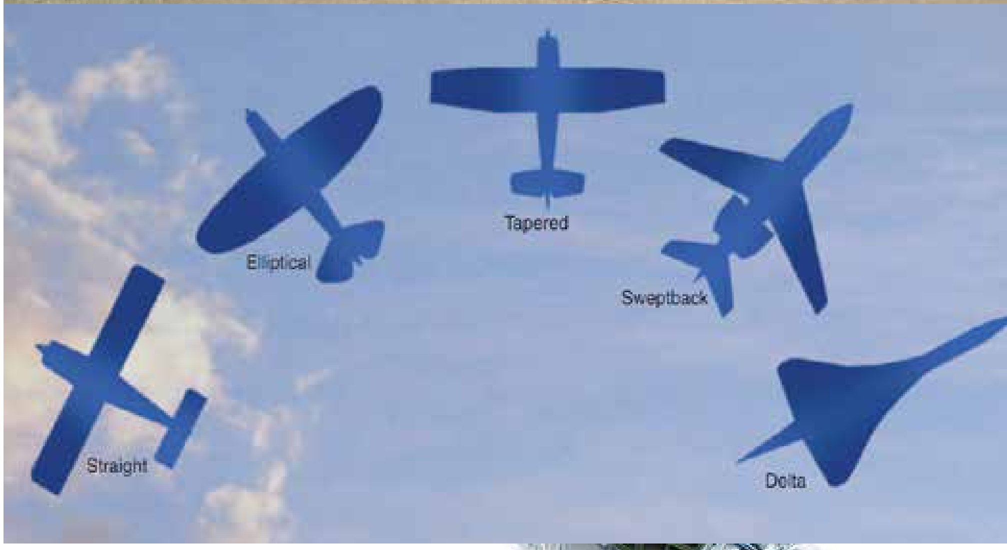
පියාපත්

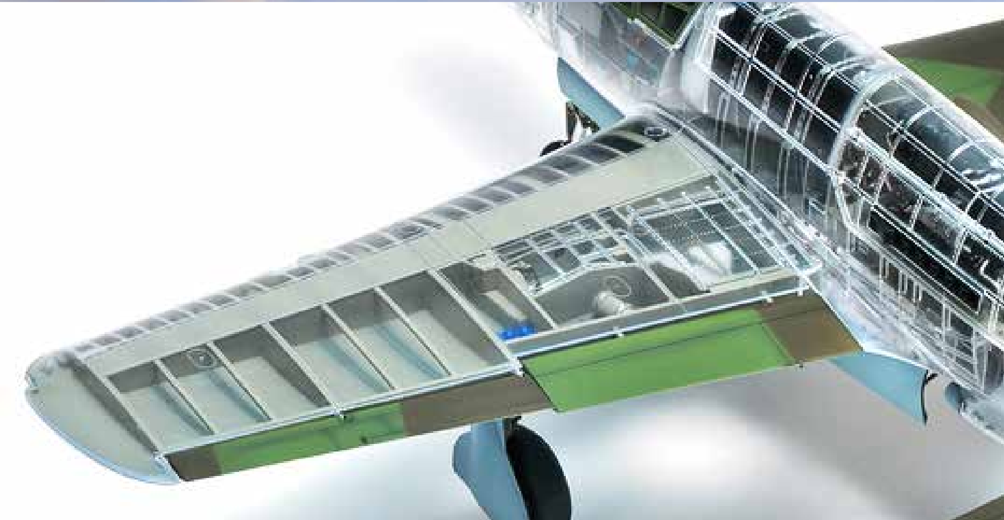
ගුවන් යානාවක පියාපත් ද ගුවන් බඳ සේම වැදගත් වේ. ගුවන් යානායක් ඉහළට එසවීමට අවශ්‍ය බලය උත්පාදනය කරගනු ලබනුයේ එහි පියාපත් මගිනි. පියාපත් වල අන්තර්ගත කර ඇති ෆ්ලැප්ස්, එයිලරන්ස් සහ ස්පොයිලර් හි ක්‍රියාකාරීත්වය මගින් පියාපත් මත උත්පාදනය වන එසවුම් ශක්තිය අවැසි පරිදි වෙනස් කර ගුවන් යානාව මෙහෙයවීමට උපකාරී වේ.

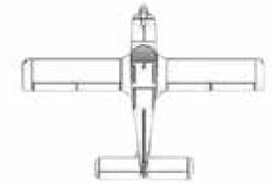
සම්බන්ධිත පියාපත් සහිත ගුවන් යානාවක පියාපත් වල හැඩය සහ ඒවා ගුවන් බඳට අසව් කර ඇති ස්ථානය ද වෙනස් වේ. ඒ අවස්ථාවන් රූප සටහන් වලින් හඳුනා ගනිමු.

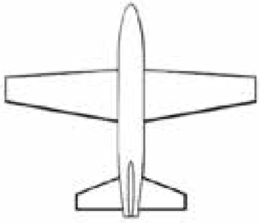
එමෙන්ම ගුවන් යානාවේ පියාපත් හා සම්බන්ධ කර ඇති ෆ්ලැප්ස්, එයිලරන්ස්, ස්පොයිලර වල චලනයන් නියමුවාට ගුවන් යානාව හැසිරවීම පහසුකරයි. ගුවන් යානාවේ පියාපත් කොටස් පිළිබඳව දීර්ඝ වශයෙන් මීලග කලාපයෙන් අපි සාකච්ඡා කරමු.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්









Monarch Airlines runs out of runway

මොනාර්ක් ගුවනින් මැකී යාම

The carrier is the latest to fail in Europe’s congested aviation market

ඔක්තෝබර් මස දෙවැනි දින උදෑසන වන විට මොනාර්ක් ගුවන් සමාගමෙන් ගුවන් ගමන් වල නිරත වීමේ අපේක්ෂාවෙන් ටිකට් පත් වෙන්කර ගත් මගීන් හට සිය ජංගම දුරකථනය වෙත කෙටි පනිවුඩයකින් දැනුම් දෙන ලද්දේ ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් අවලංගු කර ඇති බවයි. මහා බ්‍රිතාන්‍යයේ විශාලතම ගුවන් සමාගම සිය මෙහෙයුම් නවතා දමන බව දැනුම් දුන් පළමු අවස්ථාව එය විය.

බ්‍රිතාන්‍ය රජය විසින් ගුවන් සමාගම තවදුරටත් පවත්වාගෙන යාම ගැටළුවක් බව දැනුම් දුන්නේ මීට මාසයකට පමන පෙර දී යි. ඒ අනුව ඉක්මනින්ම මුදවා ගැනීමේ සැලසුමක් ක්‍රියාවට නංවන ලදි. ගුවන් යානා 30 ක් පමන යොදවා ගනිමින් මගීන් 11 000 ක් පමන ආපසු ගෙන්වා ගන්නා ලද අතර තවත් මගීන් 860 000 ක් පමන ඔවුන්ගේ ගුවන් ප්‍රවේශපත් වෙන් කර ගැනීම අවලංගු කර ගැනීම සිදුකරන ලදි.

මොනාර්ක් ගුවන් සමාගමේ බංකොලොත් වී එම සමාගම අයත් ‘ග්‍රේ බුල්’ (Gray Bull) ආයෝජකයන්ගේ තුන්වන අසාර්ථක වීමයි. ‘ග්‍රේ බුල්’ සමාගම විසින් ගුවන් සමාගම 2014 වර්ෂයේ මිලදී ගනු ලැබුවේ එහි මුල් හිමිකරුවන් වන ‘මැන්ටෙගසා’ පවුලෙන් (Mantegazza Family) වන අතර එම පවුල විසින් ගුවන් සමාගම පිහිටවනු ලැබුයේ 1968 වර්ෂයේ දී යි. ‘ග්‍රේ බුල්’ සමාගම විසින් මොනාර්ක් ගුවන් සමාගම 2014 වර්ෂයේ මිලදී ගන්නා විටත් එය මූල්‍ය අර්බුදයකට මුහුණ දෙමින් සිටි අතර ඔවුන් විසින් අලුතින් මුදල් යෙදවූ නමුත් ඊලග වර්ෂය සඳහා ද පවුම් මිලියන 100 ක පාඩුවක් ලැබීමට නියමිතව තිබූ බව මොනාර්ක් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධානී ඇන්ඩෘ ස්වාෆීල්ඩ් (Andrew Swaffield) පවසා තිබිණ.

මොනාර්ක් ගුවන් සමාගම විසින් ඊජිප්තුවට සහ ටියුනීසියාවට ඉතා හොඳින් ගුවන් ගමන් මෙහෙයවමින් තිබිණ. නමුත් රුසියාව විසින් ‘සිනායි’ (Sinai Penesula) අර්ධද්වීපයට ගුවනින් බෝම්බ හෙළීම නිසා සහ ‘සෝසේ’ (Sousse) වෙරළ ප්‍රදේශයේ බ්‍රිතාන්‍ය සංචාරකයින් හට වෙඩි තැබීම නිසා 2015 දී මෙම මෙහෙයුම් නවතා දමන ලදි. බ්‍රිතාන්‍යයේ සිට උතුරු අප්‍රිකාව දක්වා ගමන් ගත් මගීන් සංඛ්‍යාව 2016 අගෝස්තු වල 177 000 සිට 2017 අගෝස්තු වන විට 95 000 දක්වා අඩුවිය. ඒ වගේම එවකට ඉන්දන වැනි ගුවන් සමාගමේ වියදම් ඩොලර් වලින් ගෙවමින් සිටි නිසා 2016 ජූනි මාසයේ දී බ්‍රිතාන්‍ය පවුමේ සිදුවූ පහළ වැටීම ද මෙම පාඩු ලබන තත්වයට එක් හේතුවක් වී තිබිණ.

විශේෂම කරුණ වන්නේ මොනාර්ක් ගුවන් සමාගම වෙනස් වන ගුවන් සේවා වෙළඳපොළට අනුරූපීව වෙනස් නොවීමයි. එය ආරම්භ කරනු ලැබුවේ විදෙස් සංචාර වල

නියැලෙන සංචාරක පිරිස් වෙනුවෙන් පැකේජ යන් (Tour Packages) ලබාදීම අරමුණු කරගනිමිනුයි. එහි මුල්ම කුලී ගුවන් මෙහෙයුම් (Charter Flights) සිදු කරන ලද්දේ එහි මූලස්ථානය පිහිටි ලූටන් සිට ස්පාඤ්ඤයටයි. ඊලග දශක තුන සඳහා ඒ ආකාරයෙන්ම ක්‍රියාත්මක විය. බ්‍රිතාන්‍යයේ වැඩකරන ජනතාවගේ සංචාරක ගමන් සඳහා පහසුකම් සැලසූ මොනාර්ක් ගුවන් සමාගම විසින් ගුවන් ගමනේ දී ලබාදුන් පහසුකම් මගීන්ගේ සුවිශේෂි මතකයන් අතර විය.

මෙම ව්‍යාපාරික මොඩලය ද අනෙක් ඒවායේ මෙන්ම අන්තර්ජාලය නිසා කඩා වැටීමට ලක්විය. බොහෝ අය ගුවන් ගමන් වෙන් කරන ලද්දේ අන්තර්ජාලය මගිනි. එමෙන්ම ඊසි ජෙට් (Easy Jet) වැනි පිරිමැසුම්දායක ගුවන් සමාගම් (Budget Airlines) ද විශාල ගමනාන්ත ප්‍රමාණයකට අඩු මිලට පහසුකම් සපයන්නට වීමට ද හේතුවක් විය. ගුවන් මගීන් ගේ වැඩි වීම සිදුවුවත් 2001 සිට 2016 වන විට කුලී ගුවන් ගමන් (Charter Flights) සංඛ්‍යාව 2/3 කින් පහළ වැටී තිබේ. ලාභය පහළ යන විට මොනාර්ක් ගුවන් සමාගම කුලී ගුවන් ගමන් වලින් ඉවත් වී කෙටි දුර මෙහෙයුම් සහ පිරිමැසුම්දායි මෙහෙයුම් වෙත යොමු විය.

කැන්ටර් ෆිට්ස්ජෙරල්ඩ් නම් මූල්‍ය සේවා සපයන ආයතනයේ රොබින් බයිඩ් පවසන්නේ රයන් එයාර්, ඊසි ජෙට්, IAG (බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවය, එයාර් ලින්ගුස් සහ ඉබීරියා යන ගුවන් සමාගම් අයත් වන සමූහය) සහ ලුෆ්තන්සා සමූහය අදිපත්‍ය දරණ වෙළඳපලක තිබෙන තියුණු තරඟකාරීත්වය නිසා මෙය සිදුවූ බවයි. පසුකාලීනව වියදම් අඩුකිරීම සිදුකලත් මොනාර්ක් ගුවන් සමාගමට අපේක්ෂිත ආර්ථික සාර්ථකත්වය වෙත ලගාවෙමින් ප්‍රතිවාදීන් හා තරඟ කිරීමට නොහැකි විය.

මේ අතර මොනාර්ක් සමාගම විසින් කෙටි දුර ධාවන වලින් ඉවත්ව දිගු දුර මෙහෙයුම් සඳහා යොමුවීමට අරමුණු කරගනිමින් අළුතින් ගුවන් යානා 15 ක් ඇණවුම් කලද ඒ වන විටත් ඔවුන් ප්‍රමාදය. එලෙසම ගුවන් සමාගමට එහි කෙටි දුර මෙහෙයුම් සඳහා වන ගැනුම් කරුවෙක් සොයා ගැනීමට අපහසු විය. එලෙසම මොනාර්ක් හි තරඟකරුවන්ගේ කොටස් මිලද මෙම තත්වය හමුවේ ඉහළ යමින් පවතී. එලෙසම ඔවුන් විසින් මොනාර්ක් හි ගුවන් නියමුවන් බිලි බා ගැනීමත් ගුවන්තොටුපොල වල මොනාර්ක් වෙත ලබාදී තිබූ වටිනා මෙහෙයුම් වේලාවන් (Slots) ලබා ගැනීමට උත්සාහ කිරීම් ආදිය සිදු කරනු ඇත.

ඉෂාර ගුණවර්ධන

නීත්‍යානුකූල, නිරුපද්‍රිත සහ විශ්වාසනීය ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් සඳහා...........

ඩ්‍රෝන යානා ශ්‍රී ලාංකේය අපට මීට වසර කිහිපයකට පෙරනම් තරමක් නුහුරු නුපුරුදු අත්දැකීමක් වුවත් වර්ථමානයේ ඩ්‍රෝනයානා මංගල උත්සව, විවාහයට පෙර රූගත කිරීම් (pre-shoot) හා රැස්වීම් ආදී බොහෝ උත්සවයන්හි වීඩියෝ රූපගත කිරීම් වලදී සුලභව භාවිත කරනු ඔබ දැක ඇත.

වීඩියෝ රූපගත කිරීම්වලදී මෑතකාලයේ ප්‍රවණතාවයක් ලෙස ඩ්‍රෝනයානා භාවිතයෙන් රූපගත කිරීමට හේතුවන්නේ උඩුගුවනේ සිට පැහැදිලි දර්ශණ ලබාගැනීමට මෙන්ම ඇතැම් ලඟාවිය නොහැකි ස්ථාන උඩුගුවනේ සිට වීඩියෝගත කිරීමටද හැකියාවක් ඇති නිසාවෙනි. එබැවින් පුවතේ අගයට වැඩි වටිනාකමක් ලබා දීමට පුවත් වාර්ථාකරණයේදීද අද වන විට සුලභව ඩ්‍රෝනයානා භාවිත කිරීම සිදුවෙනවා.

පසුගිය කාලයේ සාලාව යුද කඳවුරේ සිදු වූ පිපිරුම, සාමසර කන්ද නායයෑමෙන් වූ විපත වාර්තා කිරීමට මෙන්ම ගං වතුර, නායායෑම් ආදී ව්‍යසන වල දර්ශණ වාර්තා කිරීමටද එමගින් ස්වාභාවික අනතුරේ බරපතලකම සමාජගත කිරීමටද පුවත්වාර්තාකරණයේ දී ඩ්‍රෝනයානා මගින් වීඩියෝගත කිරීම සිදු වෙනවා.

ලොව පුරා දිනෙන් දින සීඝ්‍රයෙන් පැතිරයන දුරස්ථ පාලකයක් මගින් ක්‍රියාත්මක සමාජයතුල ඩ්‍රෝන (Drone) නමින් ප්‍රසිද්ධියට පත්ව ඇති මෙම යානා වල නිපැයුම හා ක්‍රියාකාරීත්වය අනුව

නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා (Pilotless Aircraft)

දුරස්ථ පාලන ගුවන් යානා පද්ධති (Remotely Control Aircraft System)

රැහැන් පාලන ආදර්ශ ගුවන්යානා (Control Line Model Aircraft)

නිදහස් පියසර ආදර්ශ ගුවන්යානා (Free Flight Model Aircraft)

මිනිසුන් රහිත ගුවන් ගත වාහන (Unmanned Aerial Vehicles) ලෙස

AIR NAVIGATION [Cap. 365

122. No foreign aircraft which does not possess the nationality of a Contracting State shall fly in or over Ceylon unless the Director approves such flight and the aircraft complies with such conditions as to the duration of the flight as he thinks fit, and with such other conditions as he considers necessary to ensure compliance with the general principles contained in the Convention. — Fo. aircr. countr. other th. Contractin. States.

123. No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot within Ceylon except with the written authorization of the Director and in accordance with such conditions as the Director may specify in the instrument of authorization. — Pilotless aircraft.

Pilotless aircraft. — 50. An aircraft capable of being flown without a pilot shall not be operated within the territory of Sri Lanka, except under the authority and in accordance with the terms and conditions of a special permit issued by the Director General for that purpose and on the payment of the prescribed fee.

Chicago Convention – Article 8

Pilotless Aircraft

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

හඳුන්වනු ලබනවා.

ඩ්‍රෝනයානා ගුවන් ගත කිරීම සම්බන්ධව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (International Civil Aviation Organization - ICAO) **උපදෙස් හා දායකත්වය**

කෙසේ වෙතත් මෙම යානා මෙහෙයවීම සඳහා දුරස්ථ මෙහෙයවන්නෙක් ඇති නිසා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය මෙම යානා හැඳින්වීම සඳහා දුරස්ථ පාලන ගුවන් යානා පද්ධති සඳහා (Remotely Control Aircraft System - RPAS) යන්න භාවිතා කරනවා. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් 'දුරස්ථ පාලන ගුවන් යානා පද්ධති' සඳහා අත්පොතක් ද නිකුත් කර ඇති අතර එය ICAO DOC 10019 - Manual on Remotely Piloted Aircraft ලෙස නම් කර තිබෙනවා. එමෙන්ම මිනිසුන් රහිත ගුවන්යානා පද්ධති Unmanned Aircraft System (UAS) cir 328:AN/190 යන චක්‍රලේඛය සහ උපදෙස් මාලාව මත පදනම්ව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටවල් විසින් තම රටට අදාල පරිදි ඩ්‍රෝනයානා නියාමනය පිළිබඳ රෙගුලාසි හා ක්‍රමවේදයන් සකස් කර ගැනීමට ද මගපෙන්වා තිබෙනවා.

ඩ්‍රෝනයානා පිළිබඳව රෙගුලාසි අවශ්‍ය වන්නේ ඇයි.

දිනෙන් දින ලොව පුරා වේගවත්ව වර්ධනය වෙමින් පවතින ඩ්‍රෝන යානා අද වෙළඳපොලේ රු. 2 000.00 වැනි අවම මිලකට පවා මිළදී ගත හැකි අතර ඉතා ඉහළ මිල ගණන් වලටද උසස් තත්වයේ කැමරා/ කාය සංවේදී (body sensing) හෝ ස්වයං ආරෝපණ (self-priming) උපක්‍රමික වැනි දත්ත ග්‍රහණය කිරීමේ හෝ දත්ත ආපසු ලබා ගැනීමේ මෙවලම් සහිත අධි තාක්ෂණික ඩ්‍රෝනයානා ද අලෙවි වෙනවා. මේ අනුව බලන කල අහසේ සැරිසරන නවතම සාමාජිකයා වන ඩ්‍රෝනයානා සමග නියමුවන් සහිත සම්මත තත්වයේ ගුවන්යානා වලට ගුවන් අවකාශය බෙදා ගැනීමට සිදුව තිබෙනවා.

නියමුවන් සහිත ගුවන්යානා පියසර කරනු ලබන්නේ යාවත්කාලීන වූ ගුවන් යානා පැදවීම සම්බන්ධයෙන් නිපුණතාවයක් සහිත අවශ්‍ය ගුවන් පියැසර පැය ගණන සම්පූර්ණ කල බලපත්‍ර සහිත ගුවන් නියමුවන් වන අතර ඩ්‍රෝන යානාවක් පාලනය කිරීමට හැකියාවක් තමාට ඇතැයි සිතන ඕනෑම අයෙකු විසින් නිදහසේ ගුවන් ගත කරනවා. එමෙන්ම ගුවන් යානයක් සහතික කල හා අවසරලත් ගුවන් තොටුපලකින් අදාළ අවසර සහිතව පමණක් ගුවන්ගත වන අතර ගුවන්යානය ඉහළ අහසේ ගමන් කරන්නේ පාලන මැදිරියේ නිරීක්ෂණය යටතේය. එමෙන්ම ගොඩ බැස්සවීම සිදුවන්නේද සහතික කළ හා අවසර ලත් ගුවන් තොටුපළකට අදාල අනුමැතීන් සහිතවය. නමුත් ඩ්‍රෝනයානයක් ඕනෑම ස්ථානයක සිට ඕනෑම දිනෙක, ඕනෑම වේලාවක සිතැගි පරිදි ගුවන් ගත කරනු ලබනවා .එමෙන්ම ගුවන් යානා වල තාක්ෂණික තත්වයන් නිරන්තරවම පරික්ෂාවන්ට ලක් කරමින් සහතික නිකුත් කරනු ලබන අතර තාක්ෂණික තත්වයන් අයහපත් වේ නම් එය අවලංගු කිරීමටද හැකියාවක් පවතිනවා.ගුවන් යානය අහසේ ගමන් කරන විට යම් කිසි යාන්ත්‍රික දෝශයක් හටගතහොත් පාවීමක් (glide) මගින් නිරුපද්‍රිතව පොළවට ලගා කරවීමට හැකියාවක් තිබෙනවා. ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් තත්වය මෙසේ වුවත් ඩ්‍රෝනයානා සම්බන්ධයෙන් ඩ්‍රෝනයානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් නිකුත් කරනු ලබන නිශ්පාදන සහතිකය හැරුණු විට වෙනත් පිළිගත හැකි සහතිකයක් නොමැති අතර බොහෝ ඩ්‍රෝනයන් යාන්ත්‍රික දෝශයන් සිදු වූ විට ගුවනේ සිට පොළව දෙසට කිසිදු පාලනයකින් තොරව කඩා වැටිය හැකිය

ඩ්‍රෝනයානා පියසැරි සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ රෙගුලාසි

ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයවීම සිදු කරන්නේ ගුවන් තලයේ නිසා අනතුරු තත්වයන් මග හරවා ගැනීම හෝ අවම කර ගැනීමේ පූර්ණ වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී තිබෙනවා. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) සමග සිවිල් ගුවන් සේවා පිළිබඳ චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් කරන ලද රාජ්‍යක් නිසා එම සම්මුතියේ 8 වන කාණ්ඩයට (Chicago convention –Article 08) අනුව ද එම වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී තිබෙනවා. 1955 වැනි ඈත අතීතයේ පැනවූ ශ්‍රී ලංකාවේ 1955 ගුවන් සංතරණ රෙගුලාසිවල 123 වගන්තිය ප්‍රකාරව ද නියමුවන් රහිත මෙවැනි ගුවන් යානා නියාමනය පිළිබඳ වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී තිබෙනවා. ව්‍යවස්ථාදායකයෙන් පැනවූ 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතේ 80 වැනි වගන්තිය ප්‍රකාරවද එම බලය හා වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී තිබෙනවා. මේ අනුව දේශීය මෙන්ම අන්තර්ජාතික නීති මගින් ද ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් පිළිබඳ පූර්ණ වගකීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී ඇති බව පැහැදිලි වෙනවා. මේ අනුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී ඇති වගකීම හා බලතල බලාත්මක කිරීමට ශ්‍රී ලංකාවේ ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් පිළිබඳව රෙගුලාසි එළි දැක්වීම සිදුවුනා. 1955 ගුවන් සංතරණ රෙගුලාසි පද්දතියේ නියමුවන් නොමැති ගුවන් යානයක් ගුවන් ගත කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ විශේෂ අවසරය ලබා ගත යුතු බව බවට සඳහන් වන අතර 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතේ ද එය එලෙසම සඳහන් වෙනවා. 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතෙ 120 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතියේ ව්‍යවස්ථා ඇතුළු සිවිල් ගුවන් සේවා පණත යටතේ පනවන ලද රෙගුලාසි හෝ රීති බලාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බව හෝ උචිත

බව හෝ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා අදහස් කරන ඕනෑම අවස්ථාවක ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති (Implementation Standard) නිකුත් කිරීමේ බලය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙත පැවරී තිබෙනවා.

ඒ අනුව නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සිදු කරන විට අනුගමනය කල යුතු කියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති 053-පළමු සංස්කරණය 2015 අගෝස්තු 27 දින බලාත්මක කරනු ලැබුවා. එම පළමු සංස්කරණයේ දී කොන්දේසි කිහිපයක් පමනක් හඳුන්වාදී තිබු අතර ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් වල නව ප්‍රවණතාවය සළකා බලමින් 2016 පෙබරවාරි 25 දින දෙවැනි සංස්කරණය හෙවත් පළමු සංශෝධනය බලාත්මක කරනු ලැබුවේ බලාත්මක කර තිබු පළමු සංස්කරණය අභිභවමින් ය. ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් වල නව ප්‍රවණතා මෙන්ම ජාත්‍යන්තර හා දේශීයව උගත් පාඩම් ද ආරක්ෂක අංශයන්හි ප්‍රමුඛතාවයන් සළකා බලමින් නව කොන්දේසි කිහිපයක්ද බලාත්මක කරමින් 2017 ජනවාරි 10 වන දින ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති 053 තෙවැනි සංස්කරණය හෙවත් දෙවැනි සංශෝධනය බලාත්මක කෙරුණා. මේ අනුව ඩ්‍රෝනයානා පිළිබඳව බලාත්මක රෙගුලාසිය වන්නේ 2017 ජනවාරි 10 දින "නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා පද්ධති/දුරස්ථ පාලන ගුවන්යානා/ඩ්‍රෝන" යන ශීර්ෂය යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා විසින් 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පණතේ 120 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව තමාවෙත පවරා ඇති බලතල බලාත්මක කරමින් නිකුත්කොට ඇති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති 053 වේ. (implementing standard 053)

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වගකීම

ශ්‍රී ලංකාවට ඉහලින් පිහිටි ගුවන් තලයේ නියම හිමිකරුවන් වන මහ ජනතාව වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මූලික වගකීම් 4ක් ඉටු කිරීමට බැඳී සිටිනවා. එනම් ගුවන්යානා, ගුවන්යානාවල ගමන් ගන්නා මගීන්, එහි ගමන් නොකරන ජනතාව, දේපල යනාදියේ නිරුපද්‍රතතාවය ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට අදාල ක්‍රියාදාමයන්ට අදාලව එම ක්ෂේත්‍රයේ නියෙලෙන සියල්ලන් හා අනෙකුත් මහජනතාවගේ ආරක්ෂණය ,මහජනතාවගේ පුද්ගලිකත්වය පිළිබඳ අයිතිය තහවුරු කිරීම,ගුවන් යානා මගින් මනුෂ්‍ය ජීවන රටාවන්ට සහ පරිසරයට සිදුවන හානි වැලැක්වීම හෝ අවම කර ගැනීම යන්නයි.නියමුවන් සහිත සම්මත ආකාරයේ ගුවන් යානා පිළිබඳ බලාත්මක රෙගුලාසිය මගින් මෙම වගකීම් මනා ලෙස නියාමනය කරනු ලබනවා.එලෙසම ඩ්‍රෝනයානා හමුවේද මහජනයා වෙනුවෙන් මෙම වගකීම් ඉටු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නීති ප්‍රකාරව බැඳී සිටිනවා.

ඵලදායි ලෙස ඩ්‍රෝනයානා භාවිතය.

කුඩා දරුවන් මෙන්ම තරුණ කොටස් බොහෝ විට අධ්‍යාපනය හා විනෝදය පිණිස කුඩා ප්‍රමාණයේ ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයවීම සිදු කරන අතර ඇතැම් ඒවා කැමරා සහිත ඒවා වේ. අධ්‍යාපනය, විනෝදය ආදී කරුණු සඳහා හැරුණු කොට ලොව පුරා වේගවත්ව වර්ධනය වෙමින් පවතින මිනුම් හා සිතියම් ගත කිරීම (surveying & mapping) අධීක්ෂණ මෙහෙයුම් (Surveillance), වගා කටයුතු (Agriculture) කිරීමේදී බෝගවල වර්ධනය, පොහොර දැමිය යුතු කලාප පහසුවෙන් අධ්‍යයනය සඳහා මෙන්ම කෘමිනාශක ඉසීම සඳහා ද පුවත් වාර්ථාකරණයේදී ද සංචාරක (Tourism) ප්‍රවර්ධන කටයුතු සඳහා ද ජාතික ආරක්ෂාව සහ මහජන ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීමේ ක්‍රමවේදයන් සඳහාද ජාතික ආපදා තත්වයන් කළමණාකරණයේදී ඩෙංගු වැනි රෝග මර්ධනය සඳහා බෙහෙත් ඉසීම සඳහා ද ශ්‍රී ලංකාවේ ඩ්‍රෝනයානා ඵලදායී ලෙස යොදා ගනු ලබනවා. ඩ්‍රෝන යානා මෙලෙස ප්‍රයෝජනවත්ව යොදාගත හැකිසේම සමාජයට අහිතකර කටයුතු සඳහාද භාවිතා කරන පිරිස් සමාජයේ හඳුනාගත හැකි වෙනවා.

ඩ්‍රෝනයානා අනතුරු.

RMIT සරසවියේ මහාචාර්ය වයිල්ඩ් (Dr. wild 2016) විසින් වසර 2006 සිට වසර 2016 දක්වා වසර දහයක කාල පරාසයක් තුල සිදු වු ඩ්‍රෝන අනතුරු වලට අදාලව සිදුකරන ලද පර්යේෂණාත්මක අධ්‍යයනය (research) මගින් අණාවර්ණය වන්නේ 64% ඩ්‍රෝනයානා අනතුරු සිදුව ඇත්තේ ඩ්‍රෝනයානයේ සිදු වු තාක්ෂණික දෝෂ නිසා බවයි. ඩ්‍රෝනයානා මෙහෙයවන්නා සහ ඩ්‍රෝනයානය අතර රේඩියෝ ප‍ණිවිඩ සම්ප්‍රේෂණයේදී බිඳවැටීම් සිදුවී ඇති බවත් එම තත්වය ඉක්මනින් ප්‍රකෘති තත්වයට පත්කර ගැනීමට නොහැකි වීම එම අනතුරු වලට හේතු වී ඇති බවත් ඔහු අනාවරණය කර සිටිනවා. සුරක්ෂිතතාවය පදනම් කර ගනිමින් ඩ්‍රෝනයානා සඳහා පවතින්නා වු නීති යවත්කාලීන විය යුතු බවටද මහාචාර්යවරයා වැඩිදුරටත් යෝජනා කරනු ලබනවා.

ඩ්‍රෝනයානා මගින් අහසේ සිදු වන ආසන්න අනතුරු තත්වන් පිළිබඳ වාර්තා.

2014 වසරේදී එයාර්බස් 320 (A320) ගුවන් යානයක් හා ඩ්‍රෝනයානාවක් ලන්ඩනයේදී එකිනෙකට නොගැටී බේරුණේ අනුනමයෙනි. එමෙන්ම වොෂින්ටන් හදිසි ගිනි නිවීමේ මෙහෙයුමක් සඳහා පියසැරියේ යෙදීසිටි හෙලිකොප්ටර් යානාවක් හා ඩ්‍රෝනයානාවක් එකිනෙකට නොගැටී බේරුණේ ද වාසනාවකට මෙනි. ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලන ආයතනයට (Federal Aviation Administration-FAA) වාර්ථාවන ඩ්‍රෝනයානා මගින් අහසේ සිදු වන ආසන්න අනතුරු තත්වයන් (Near Misses) සංඛ්‍යාව මසකට 25ක් පමණ ඉහළ අගයක් ගන්නා බව එම ආයතනය නිවේදනය කර සිටිනවා. එමෙන්ම කාර්යබහුල ඩුබායි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොල ද කිහිපවිටක් ඩ්‍රෝනයානා හේතුවෙන් වැසීමට

Democratic Socialist Republic of Sri Lanka

Civil Aviation Authority of Sri Lanka

Implementing Standards

(Issued under Sec. 120, Civil Aviation Act No. 14 of 2010)

Title: Requirements for Operation of Pilotless Aircraft (Unmanned Aerial Vehicles Unmanned Aircraft Systems /Remotely Piloted Aircraft/Drones)

Reference No. : CA-IS-2017-GEN-001 **SLCAIS : 053** **Date**: 10th January 2017

Pursuant to Sec.120 of the Civil Aviation Act No.14 of 2010 which is hereinafter referred to as the CA Act, Director General of Civil Aviation has the power to issue, whenever he considers it necessary or appropriate to do so, such Implementing Standards for the purpose of giving effect to any provision in the CA Act, Regulations or Rules made thereunder including the Articles of the Convention on International Civil Aviation specified in the Schedule to the CA Act.

Accordingly I, being the Director General of Civil Aviation do hereby issue the Implementing Standards as mentioned in the Attachment hereto (Ref: CA-IS-2017-GEN-001-Att.01, titled **Requirements applicable for Operation of Pilotless Aircraft, Unmanned Aerial Vehicles /Remotely Piloted Aircraft/Drones etc.**) that shall be complied with when operating pilotless aircraft under the provision of Section 80 of the CA Act, Article 8 of its Schedule or the applicable International Standards and Recommended Practices specified in Appendix 4 of Annex 2 to the Convention.

This Implementing Standard (IS) which supersedes IS-053 dated 25th February 2016 shall come in to force with immediate effect and remain in force until further notice.

Attention is also drawn to Section 103 of the CA Act, which states inter alia that failure to comply with Implementing Standard is an offence.

H.M.C. Nimalsiri
Director General of Civil Aviation and
Chief Executive Officer

Civil Aviation Authority of Sri Lanka
04, Hunupitiya Road
Colombo 02.

Enclosure: Attachment No. CA-IS-2017-GEN-001-Att.01

Page : 1 of 12 First Edition Rev: 02 Date: 10thJanuary 2017

පවා සිදුවී තිබෙනවා. පසුගිය කාලය පුරාවට මෙවන් ආසන්න අනතුරු තත්වයන් බොහෝමයක් ලෝකය පුරාවට වාර්තා වෙනවා.

ද්‍රෝනයානා මගින් සිදුවිය හැකි අනෙකුත් අනතුරුදායක තත්වයන්.

ද්‍රෝනයානා මගින් ගුවන් යානා වලට අනතුරු සිදුවිය හැකි සේම ද්‍රෝනයානා මගින් වීඩියෝ ගත කිරීම ආරක්ෂක අංශයන් විසින් ජාතික හා මහජන ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් භාවිතා කිරීමේදී හැර දේශයේ ආරක්ෂාවට තර්ජනයක් විය හැකියි. එමගින් රටේ පවතින ආර්ථික මරමස්ථාන වීඩියෝ ගත කිරීම මෙන්ම ජාතික උරුමයන්ටද තර්ජන ඇති විය හැකියි. මහජනයාගේ පුද්ගලිකත්වයට තර්ජනයක් වීම. මහජනයාගේ දේපල වලට හානි පැමිණවීම, මහජනයාගේ ජීවිත වලට හානිකර තත්වයන් ඇතිවීමටද හැකි වෙනවා, එමෙන්ම ද්‍රෝනයානා අධිවෝල්ටීයතාවයෙන් යුත් විදුලි රැහැන් වල ගැටීම නිසාද අනතුරු සිදු විය හැකියි. ද්‍රෝනයානා මගින් මහජනයාගේ ජීවිත සහ ජන ජීවිතයට මෙන්ම දේපලවලට සිදුවිය හැකි හානි හැකි පමණ වලකාලමින් නිරුපද්‍රිත හා විශ්වාසනිය ද්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් සහතික කිරීම සඳහා ද්‍රෝනයානා නියාමනයේ ඇති අවශ්‍යතාවය ඔබට තවදුරටත් වැටහෙනු ඇත.

ලංකාවේ අනවසර ද්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් පිළිබඳ අයහපත් වාර්ථා.

2015 වසරේ අනවසර ද්‍රෝනයානාවක් අහංගම ප්‍රදේශයේ පුද්ගලික ගෙවත්තකට කඩාවැටීමේ සිද්ධියක් වාර්ථාවන අතර අනුරාධපුර රුවන්වැලි මහාසෑයේ පවත්වන ලද කප්රුක් පූජාවක් වීඩියෝ ගත කිරීමට ගිය අනවසර ද්‍රෝනයානාවක් කඩා වැටීමක් පිළිබඳ මෙන්ම හම්බන්තොට දී අනවසරයෙන් ද්‍රෝනයානාවක් ගුවන් ගත කිරීමක් වාර්ථා වන්නේ 2017 ජනවාරි මාසයේදී ය. එමෙන්ම ද්‍රෝන භාවිතා කිරීමේදී රෙගුලාසි වලට මෙන්ම ආචාරධර්ම වලට තමා යටත් විය යුතු බවද සිත්හි තබාගත යුතු වනවා. මෙලෙස ආචාරධර්ම වලටද යටත් නොවෙමින් අනවසර ද්‍රෝනයානාවක් මාධ්‍යකරණය සඳහා ගුවන්ගත කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2016 වසරේදී වාර්තා වෙනවා. එමෙන්ම ද්‍රෝනයානා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමේදී යටත් විය යුතු ආචාර ධර්ම ද පසෙකලා කාන්තාවකගේ පුද්ගලිකත්වයට හානි වන ආකාරයෙන් අනවසර ද්‍රෝනයානාවක් මගින් රූපගත කළ වෙන්නප්පුව ප්‍රදේශයේ තරුණයන් දෙදෙනෙකු සම්බන්ධයෙන්ද මේ වන විට නීතිය ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතිනවා. මහජන ආරක්ෂාව පුද්ගලිකත්වයට හෝ ජාතික ආරක්ෂාවට තර්ජනයක් වන ආකාරයේ ද්‍රෝන මෙහෙයුම් සිදුකරන්නේ නම් ඒ පිළිබඳව ලඟම ඇති පොලීසියට පැමිණිලිකිරීම මහජනතාවගේ අයිතියක්, වගකීමක් මෙන්ම යුතුකමක් ද වෙනවා.

අනවසර ද්‍රෝනයානා මෙහෙයවන්නන් සඳහා ක්‍රියාත්මක වීම.

රටේ බලාත්මක නීතිය නොදැන සිටීම නිදහසට කාරණාවක් නොවන බව මහජනතාව ලෙස අප හොඳින් සිහි තබා ගත යුතු වනවා. ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති පිළිපැදීම පැහැර හැරීම වරදක් බව 2010 අංක 14 දරණ සිවිල්

ගුවන් සේවා පණතේ 103 වගන්තියේ පැහැදිලිව සඳහන් වන අතර සිරගත වීමට ලක් වීම, දඩ වලට ලක් වීම හෝ මෙම දඩුවම්වලට ලක් වීම හෝ මෙම දඩුවම් දෙකටම ලක් වීම සිදුවිය හැකි වනවා.

ඩ්‍රෝනයානා ගුවන්ගත කිරීම අධික ලෙස තහනම් කිරීමට රටවල් පෙළඹීම.

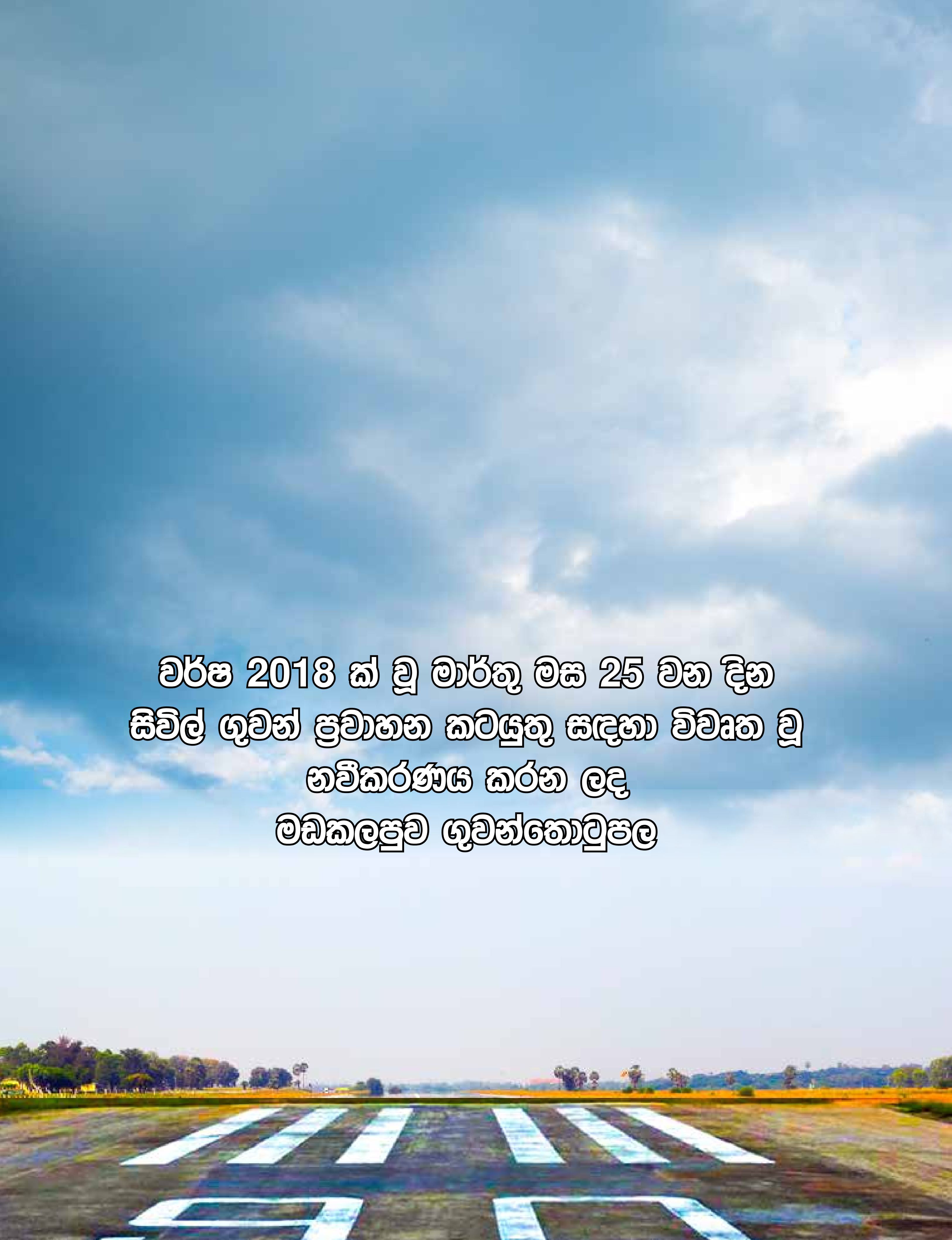
ඉහතින් සඳහන් කල පරිදිම ඩ්‍රෝනයානා භාවිතයෙන් බොහෝ ප්‍රයෝජන ලබා ගත හැකි සේම සමාජයට අහිතකර කටයුතු සඳහා භාවිත කරන පිරිස්ද සමාජයේ සිටින බව වාර්ථාවන තොරතුරු වලින් පසක් වනවා. ඇතැම් රටවල් ඩ්‍රෝනයානා ගුවන් ගත කිරීම සම්පුර්ණයෙන් තහනම් කිරීම කෙරේද අවධානය යොමු කරමින් සිටින්නේද මේ නිසා වන අතර 2014 වර්ෂයේ නිකුත්කල නව රෙගුලාසි අනුව බංගලිදේශය රජයේ අවසරයකින් තොරව කිසිම ඩ්‍රෝනයානාවක් ගුවන්ගත කිරීම සපුරා තහනම් කර තිබෙනවා. එමෙන්ම 2015 අප්‍රේල් මාසයේදී ජපානයේ අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේ නිවසට විකිරණශලී ද්‍රව්‍ය අඩංගු ඩ්‍රෝනයානාවක් කඩා වැටීම පිළිබඳ වාර්තාවනවා. ඉන්පසු ප්‍රසිද්ධ ස්ථානයන්හි ඩ්‍රෝන ගුවන්ගත කිරීම තහනම් කර ඇති අතර ඒ පිළිබඳව රෙගුලාසි තවදුරටත් දැඩි කරමින් සිටින බවද වාර්ථා වෙනවා.

ඉතිරි කොටස 18 වන කලාපයෙන්

දනුල ජයරත්න
සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂක
-ගගන නාවික තොරතුරු සේවා

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා
අධිකාරියේ
අභිනව ප්‍රධාන කාර්යාල
ගොඩනැගිල්ල
වර්ෂ 2018 ක් වූ මාර්තු මස 29
වන දින
ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා
නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය
ගරු අශෝක් අබේසිංහ
මැතිතුමන්ගේ සහභාගීත්වයෙන්
ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා
අමාත්‍ය
ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා
මැතිතුමන්ගේ සුරතින්
විවෘත වූ වගයි

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
අංක 152 / 1,
මිනුවන්ගොඩ පාර,
කටුනායක



වර්ෂ 2018 ක් වූ මාර්තු මස 25 වන දින
සිවිල් ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා විවෘත වූ
නවීකරණය කරන ලද
මඩකලපුව ගුවන්තොටුපල

ඩ්‍රෝන යාත්‍රා
භාවිතය පිළිබඳව පුහුණු වැඩමුළුවක්

ව්‍යාවහාරයේ ඩ්‍රෝන නමින් වඩාත් ප්‍රචලිත නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා භාවිත කර ගුවන ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් වල නියැලෙන්නන් සඳහා 2017 වසරේ දී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නව නියාමන ක්‍රියාවලියක් හඳුන්වා දෙනු ලැබීය. ඒ ඩ්‍රෝන යානා භාවිත කරමින් ලක් ගුවනේ සිදුවන විවිධ ක්‍රියාකාරකම් නිසි නියාමනයකට ලක් කරමින් නිසි මාවතකට යොමු කරවීමේ අරමුණෙනි. ඩ්‍රෝන යාත්‍රා භාවිත කර ගුවන් ඡායාරූපකරණය සහ වීඩියෝකරණය සිදුකිරීමේ දී එම තාක්ෂණය නිවැරදිව භාවිත කිරීම සහ එම උපාංග භාවිත කරන මෙහෙයුම්කරුවන් ඩ්‍රෝන යාත්‍රා භාවිතය නියාමනය සඳහා හඳුන්වාදී ඇති නව නියාමන ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව දැනවත් කිරීම මෙන්ම මෙහෙයුම්කරුවන් විසින් පිළිපැදිය යුතු ආචාර ධර්ම පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම ද කාලීන අවශ්‍යතාවයකි. මේ අනුව ඩ්‍රෝන යාත්‍රා මෙහෙයවන්නන් දැනුවත් කිරීමේ එක්දින වැඩමුළුවක් 2017 ජූලි මස 14 දින ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්ගේ මූලිකත්වයෙන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් පවත්වන ලද අතර එම අවස්ථාවට ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීනයන්ගේ දායකත්වය ද හිමිවිය.

නව ගුවන් යානා

ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයන් විසින් කලින් කලට වෙළඳපොළ අවශ්‍යතාවයන් අරමුණු කර ගනිමින් නව ගුවන් යානා නිපදවනු ලබයි. වර්ථමානය වන විට තාක්ෂණික දියුණුවද මනාලෙස යොදාගනිමින් එකිනෙකට නොදෙවනි වූ ගුවන් යානා මාදිළීන් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට හඳුන්වා දීමට කටයුතු කර ඇත. මේ වෙනුවෙන් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම් අතර කිසියම් තරගකාරීත්වයක් ද නිර්මානය වී ඇති බව එම ගුවන් යානා මාදිළීන් දෙස විමර්ශනාත්මකව විමසා බැලූ විට හඳුනාගත හැකිය.

පසුගිය වසරේදී ද ගුවන් යානා මාදිළීන් කිහිපයක් ගුවන් යානා නිශ්පාදක සමාගම් විසින් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට හඳුන්වා දුන් අතර මෙම වසරේදී ද ගුවන් යානා මාදිළීන් කිහිපයක් ලොව ප්‍රමුඛ ගුවන් යානා නිශ්පාදකයන් විසින් මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීමට සැලසුම් සකස් කර ඇත. ඒ පිළිබඳ ගුවන්සර සිදුකල විමසුමකි මේ.

A321neo ගුවන් යානාව

එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් දියත් කල උපරිම ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවයක් සහිතව ගුවන් යානා නිපදවීමේ වැඩසටහනෙහි තවත් එක් අදියරක් ලෙස A321neo ගුවන් යානාව හඳුන්වාදිය හැකිය. මෙම A321neo ගුවන් යානා මාදිළිය වර්ථමානයේ භාවිත වන A320 ගුවන් යානා පවුලෙහි සාමාජික A321 ගුවන් යානාවෙහි දියුණු කිරීමක් වන අතර මෙම ගුවන් යානාව ද neo (New Engine Option) හෙවත් නව එන්ජින් මාදිළි ලේබලය යටතේ ගුවන් සේවාවට එක්වන්නකි. A321 ගුවන් යානාවෙහි භාවිත කරනු ලබන රෝල්ස් රොයිස් එන්ජින් නිශ්පාදන සමාගමෙහි නිශ්පාදිත RR Trent 700 ගුවන් යානා එන්ජින් මාදිළිය වෙනුවට A321neo ගුවන් යානාවෙහි පාරිභෝගිකයාගේ සිතැගි පරිදි තෝරා ගැනීමට හැකි ලෙස CFM International Leap 1A එන්ජිම හෝ Pratt & Whitney PW1100G එන්ජිම භාවිත කල හැකි ලෙස නිපදවා තිබීම විශේෂත්වයකි.

A321 ගුවන් යානාවට සාපේක්ෂව A321neo ගුවන් යානාවෙහි එක් ආසනයක් සඳහා වන ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවය 15% ඉක්ම වූ අගයක් බව නිශ්පාදන සමාගම පවසයි. A321neo හි ප්‍රථම ගුවන් යානාව 2017 අප්‍රේල් මස දී ඇමරිකානු වර්ජින් ගුවන් සේවයට ලබා දෙමින් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක් කරන ලදි ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය ද ගුවන් යානා ඇනවුම් කර ඇති අතර එහි ප්‍රථම ගුවන් යානාව (MSN 7891, 4R-ANE) පසුගිය දෙසැම්බර් මස දී ලබාගන්නා ලදි..

එමෙන්ම තවදුරටත් නවතාවයන් එක්කරමින් අයබර ප්‍රමානය සහ ගමන් කරන දුර වැඩි කරමින් A321LR ලෙස A321neo යානාව වැඩිදියුණු කර ඉදිරියේ දී හඳුන්වාදීමට සැලසුම් කර ඇති අතර එම ගුවන් යානාවෙහි මෙහෙයුම් පිරිවැය 25% කින් පමන අඩු වනු ඇති බව එයාර්බස් පවසයි.

A330neo ගුවන් යානාව

2014 වසරේ දී ෆර්න්බරෝ ගුවන් සංදර්ශණයේ දී මුල් වරට හඳුන්වා දුන් A330neo ගුවන් යානා මාදිලිය 2017 වසරේ දී සිය මංගල පර්යේශණ පියසැරිය සිදුකිරීමට සැලසුම් කරන ලදි. ප්‍රංශයේ එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමෙහි නිශ්පාදනයක් වන මෙම A330neo ගුවන් යානා මාදිළිය වර්ථමානයේ භාවිත වන A330 ගුවන් යානාවෙහි දියුණු කිරීමකි. උපරිම ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවයක් සහිතව නිපදවෙන මෙම A330neo ගුවන් යානාව ද බැද (New Engine Option) හෙවත් නව එන්ජින් මාදිළි ලේබලය යටතේ ගුවන් සේවාවට එක්වන්නකි. දැනට A330 ගුවන් යානාවෙහි භාවිත වන රෝල්ස් රොයිස් එන්ජින් නිශ්පාදන සමාග මෙහි නිශ්පාදිත RR Trent 700 ගුවන් යානා එන්ජින් මාදිළිය වෙනුවට A330neo ගුවන් යානාවෙහි RR Trent 7000 එන්ජිම භාවිත කරයි. A330 ගුවන් යානාවට සාපේක්ෂව A330neo ගුවන් යානාවෙහි එක් ආසනයක් සඳහා වන ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවය 14% කි. එමෙන්ම A330neo ගුවන් යානාවද පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානාවකි.

neo ලේබලය යටතේ A330-800neo සහ A330-900neo යන සුවිශේෂිතාවයන්ගෙන් හෙබි ගුවන් යානා මාදිළීන් හඳුන්වා දීමට සැලසුම් කර ඇති එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම එක් එක් ගුවන් යානා මාදිළිය සඳහා සුවිශේෂිතාවයන් එක්කර ඇත්තේ පහත පරිදිය.

	A330-800neo ගුවන් යානාව	A330-900neo ගුවන් යානාව
මඟී ආසන ධාරිතාවය	257	287
නොනවත්වා ගමන් කල හැකි දුර	13 900 Km	12 130 Km
ඒකකයක මිල	US$254.8M	US$290.6M
ආදේශිත ගුවන් යානා	A330-200	A330-300
ඉන්දන ධාරිතාවය	139,090 l	139,090 l
ගුවන් යානාවේ දිග	58.82 m	63.66 m

A330neo හි හඳුන්වාදීමේ ගුවන් සේවාව ලෙස පෘතුගාලයේ TAP Portugal ගුවන් සේවය කටයුතු කරනු ලබන අතර 2018 වසරේ දෙවන කාර්තුව වන විට ප්‍රථම A330-900neo ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීමට සූදානමින් සිටී.

A350-1000 ගුවන් යානාව

එයාර්බස් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් මෑතක දී හඳුන්වා දෙනු ලැබූ නවතම ගුවන් යානා මාදිළිය වන A350XWB ගුවන් යානාව තවදුරටත් දියුණු කරමින් සහ මගී ධාරිතාවය මෙන්ම ගමන්කල හැකි දුර ප්‍රමාණය ද ඉහළ දමමින් නිපදවෙන A350-1000 ගුවන් යානාව තවත් නොබෝ දිනෙකින් මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීම අපේක්ෂාවයි.

ආසන 369 කින් සමන්විත මෙම ගුවන් යානාව අනෙක් A350XWB ගුවන් යානාවන්ට සාපේක්ෂව එක් ආසනයක් සඳහා වන ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවය 25% ක් පමන බව පවසන නිශ්පාදක සමාගම මෙම ගුවන් යානාව ද පුළුල් බඳ සහිත දීර්ඝ ගුවන් ගමන් සඳහා යොදා ගත හැකි ද්විත්ව එන්ජිං සහිතව නිපදවේ.

A350-1000 ගුවන් යානාවෙහි මංගල පර්යේශණ පියසැරිය 2016 වසරේ නොවැම්බර් මස 26 දින සාර්ථකව සිදුකරන ලද අතර 2018 වසරේ දී අවසන්වීමට ප්‍රථම කටාර් ගුවන් සේවය හරහා ප්‍රථම ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

C919 ගුවන් යානාව

යුරෝපීය සහ ඇමරිකානු මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානා නිපදවන්නන් ගේ ඒකාධිකාරයට අභියෝගයක් එක්කරමින් චීන ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමක් වන කොමැක් සමාගම විසින් පටු බඳ සහිත මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ දුරක් ගමන් කල හැකි පරිදි නිපදවනු ලැබූ C919 ගුවන් යානාව 2017 මැයි මස 05 වන දින සිය මංගල පර්යේශන පියසැරිය සාර්ථකව සිදුකරනු ලැබූවා.

A 320 සහ B 737 ගුවන් යානාවන්ට බොහෝ සෙයින් සමානත්වයක් දක්වනු ලබන C919 ගුවන් යානාව මගීන් 160 ක් පමන දෙනෙකු සඳහා ආසන පහසුකම් සපයයි. තවමත් පර්යේශණ තත්වයේ පවතින මෙම ගුවන් යානාව 2020 වසරේ දී මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීමට සැලසුම් කර ඇත්තේ චීන ඊස්ටන් ගුවන් සේවය සමගිනි. පසුගිය මාසය අවසන් වන විට ගුවන් යානා ඒකක 600 ක් පමන ගුවන් සමාගම් වෙතින් ඇනවුම් කර ඇත.

Embraer E-Jet E2 ගුවන් යානාව

බ්‍රසීලියානු ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමක් වන එම්බ්‍රයර් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් හඳුන්වා දෙන මධ්‍යම දුරක් ගමන් කල හැකි පටු බඳ සහිත ද්විත්ව එන්ජින් ගුවන් යානාව වන පසුගිය වසරේ මැයි මස 23 දින සිය මංගල පර්යේශන පියසැරිය සාර්ථකව සිදුකරනු ලැබූ අතර එය 2018 වසරෙහි දෙවන කාර්තුවේ දී මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

නිශ්පාදකයන් පවසන පරිදි අවම ඉන්ධන දහනයක් සහිතව සහ අඩු නඩත්තු පිරිවැයක් සහිත මෙම ගුවන් යානාව සඳහා ඒකක 65 කට මේ වන විට ඇනවුම් ලැබී ඇත.

B787-1000 ගුවන් යානාව

ඇමරිකානු බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් හඳුන්වාදුන් ගුවන් යානා මාදිලියක් වන B787 හි නව ගුවන් යානාව වන B787-1000, 2018 මාර්තු 25 දින මෙහෙයම් සඳහා එක්කරන ලදි. දීර්ඝ ගුවන් ගමන සේවා පවත්වනු ලබන ගුවන් සමාගම් විසින් පෙන්වා දෙන ලද අවශ්‍යතාවයන් පදනම් කරගනිමින් නිපදවෙන මෙම ගුවන් යානාව එන්ජින් මාදිලි දෙකක් යටතේ එළිදැක්වෙනු ඇත.

2017 වසරේ මාර්තු මස 31 දින මංගල පර්යේශන පියසැරිය සාර්ථකව නිමකල යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරනු ලබන්නේ සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය මගිනි.

737 Max ගුවන් යානාව

ලොව ඉහළ ඉල්ලුමක් සහිත ගුවන් යානා මාදිලියක් වන B737 ගුවන් යානාවෙහි ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය ඇතුළු අංග රැසක් වැඩිදියුණු කරමින් නිපදවෙන B737 MAX ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීමට ලහි ලහියේ කටයුතු සූදානම් කලා. මෙහි B737 MAX 8 හා B737 MAX 9 ලෙස මාදිලි කිහිපයක් හඳුන්වා දීමට සැලසුම් කල බෝයිං සමාගම ප්‍රථම B737 MAX 8 ගුවන් යානාව මැලේසියානු මලිඳු එයාර් ගුවන් සේවය වෙත මෙහෙයුම් සඳහා පිරිනමනු ලැබූයේ ලැබූයේ 2017 මැයි මාසයේ දී ය.

එමෙන්ම B737 MAX 8 යානාව තවදුරටත් දියුණු කරමින් B737 MAX 9 ගුවන් යානාව නිපදවන ලද අතර එය 2017 වසර අවසන්වත්ම සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය සමගින් සේවයට එක්කිරීමට නියමිතව තිබුන ද 2018 වසරේ ප්‍රථම කාර්තුව දක්වා එය දීර්ඝ කරන ලදි.

ලොව ප්‍රමුඛපෙළෙ

වාර්ෂික ගුවන් සේවා ශ්‍රේණිගත කිරීම් සටහන

SKYTRAX 2017

ලොව ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන් සේවා ශේණිගත කිරීම් සටහනක් වන SKYTRAX සිය 2017 වසර සඳහා වන ශ්‍රේණිගත කිරීම් සටහන ඉදිරිපත් කල අතර එහි සම්මාන ප්‍රධානෝත්සවය අභිමානවත්ව ප්‍රංශ ගුවන් සංදර්ශණයේ දී පවත්වන ලදි.

මෙම ශ්‍රේණිගත කිරීම් සටහනට අනුව ලොව හොඳම ගුවන් සේවය ලෙස කටාර් ගුවන් සේවය ද,

සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය, ජපාන ඕල් නිපොන් ගුවන් සේවය, එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය, කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය පිළිවෙළින් දෙවන ස්ථානයේ සිට පස් වන ස්ථානය දක්වා ශ්‍රේණිගත කර තිබූ අතර ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය මෙම සටහනෙහි 81 වන ස්ථානයේ සටහන් වී තිබිණ.

එමෙන්ම හොඳම ගුවන් යානා කුටි කාර්යමණ්ඩලය ලෙස ගරුඩා ඉන්දුනීසියා ගුවන් සේවය, හොඳම ගුවන් ගමන් රසාස්වාදය සපයන්නා ලෙස එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය, පවිත්‍රතම ගුවන් යානා කුටි හිමි ගුවන් සේවය ලෙස එව එයාර් ගුවන් සේවය, හොඳම අඩු මිල ගුවන් සේවය ලෙස එයාර් ඒෂියා ගුවන් සේවය, හොඳම ප්‍රථම පන්තියේ ආසන පහසුකම් සහිත ගුවන් සේවය ලෙස ඉටිහාඩ් ගුවන් සේවය, හොඳම ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන පහසුකම් සහිත ගුවන් සේවය ලෙස කටාර් ගුවන් සේවය, හොඳම අධිමිල පිරිමැසුම්දායි පන්තියේ ආසන පහසුකම් සහිත ගුවන් සේවය ලෙස කොන්ටාස් ගුවන් සේවය, හොඳම පිරිමැසුම්දායි පන්තියේ ආසන පහසුකම් සහිත ගුවන් සේවය ලෙස තායි ගුවන් සේවය, හොඳම කලාපීය ගුවන් සේවය ලෙස බැංකොක් ගුවන් සේවය ද මෙහිදී සම්මානයට පාත්‍ර විය.

මෙවර ශ්‍රේණිගත කිරීම් සඳහා ලොව පුරා ගුවන් මගීන් මිලියන 20 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් දායක වී තිබූ අතර ඔවුන් ජාතීන් 105 කට අයත් බව SKYTRAX වෙබ් අඩවිය පවසයි.

ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් මුදා ගත් දැවැන්ත ගුවන් මෙහෙයුම

OPERATION SOLOMON

හිට්ලර් විසින් දෙවන ලෝක යුද්ධය ආරම්භ කරන ලද්දේ යුදෙව් ජාතිකයින් ලෝකයෙන් අතුගා දැමීම අරමුණු කර ගනිමිනි. යුදෙව් ජාතිකයින් අති විශාල සංඛ්‍යාවක් දෙවන ලෝක යුධ සමයේ දී නාසි හමුදා අතින් කෲර ලෙස ඝාතනය විය. මේ යුදෙව්වන් වෙනුවෙන් පසු කාලීනව වෙනම රටත් සකස් කල අතර එය ඊශ්‍රායලය නමින් නම් විය. ඔවුන් ලොව පුරා විසිරී සිටි යුදෙව් ජාතිකයින් ඊශ්‍රායලයට ගෙන්වා ගත් අතර ඊශ්‍රායලය ලොව බලවත්ම සහ යුධ උපක්‍රමික ලෙස ඉතාමත් සාර්ථක රටක් බවට පත්විය. එන්ටෙබේ ගුවන්තොටුපොලේ සිදු කරන ලද මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුම වැනි සුවිශේෂී හමුදා මෙහෙයුම් ඔවුන්ගේ ඉතිහාසයේ වැදගත් ලෙස ලියැවී ඇත. ඇල්බර්ට් අයින්ස්ටයින්, සිග්මන් ෆොයිඩ් වැනි ලෝ ප්‍රකට විද්වතුන් ද යුදෙව්වන් ය.

ලොව පුරා විසිරී සිටි යුදෙව්වන් ඊශ්‍රායලය වෙත ගෙන්වා ගැනීම වරින් වර ක්‍රියාත්මක වූ අතර මෙම මෙහෙයුම් බොහෝ විට රහස් මෙහෙයුම් ලෙස සිදු විය. ඉතියෝපියාවේ ජීවත් වූ යුදෙව්වන් ගෙන්වා ගැනීමට ද ඔවුන් වරින් වර මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කල අතර අතර 80 දශකයේ සිදු කල "මෝසෙස් මෙහෙයුම" මාධ්‍යට පවා වසන් වූවක් විය. මෙම මෙහෙයුම සිදුකරන අතරතුර මාධ්‍යයට තොරතුරු ලැබීම නිසා ඔවුන් එය නවතා දමන ලදි. එසේ වුවද මෙම යුදෙව්වන් ගෙන්වා ගැනීම සදාකාලිකව ම නවතා දැමීමට ඊශ්‍රායලය සූදානම් නොවූයේ තම ජාතිය සුරැකීමට අවශ්‍ය නිසා ය.

මෙවන් එක් මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුමක් වන්නේ "සොලමන් මෙහෙයුම" (Operation Soloman) යි. 1991 වසරේ මැයි මස සිදු කරන ලද මෙම මෙහෙයුම පැය 36 ක් පුරා පැවති අතර ගුවන් යානා 35 ක් පමන යොදා ගන්නා ලදි. මෙම මෙහෙයුමෙන් ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් 14500 ක් පමන මුදා ගැනීමට ඔවුනට හැකි විය. මෙම ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් "බීටා ඊශ්‍රායල්" යනුවෙන් ද හඳුන්වයි. එම මෙහෙයුම ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ ද වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරනු ලබන්නේ එක් ගුවන් යානයකින් වැඩිම මගීන් ගණනක් ප්‍රවාහනය කිරීම හේතුවෙනි.

1991 වන විට ඉතියෝපියාව පාලනය කරමින් සිටියේ ඒකාධිපතියෙකු ලෙස හැඳින්වූ මෙන්ගිස්තු (Mengistu Haile Mariam) ය. ඒ වන විට එරිත්‍රියා ටයිග්‍රියන් කැරලිකරුන්ගේ හමුදාමය නැගිටීම නිසා ඔවුන්ගේ පාලනය දුර්වල වෙමින් තිබූ අතර ඉතියෝපියාව බරපතළ දේශපාලන අස්ථාවර භාවයකට පත් වී තිබිණ. මේ වන විට ඉතියෝපියාවේ වෙසෙන යුදෙව් ජාතිකයින්ගේ ආරක්ෂාව පිළිබඳව ඊශ්‍රායලයේ සහ වෙනත් යුදෙව් සංවිධාන වල අවධානය යොමු වී තිබිණ. මෙම ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන්ට රටින් පිටවීම ද මැන්ගිස්තු පාලනය විසින් සීමා කර තිබිණ. මෙම තත්වයන් යටතේ ඊශ්‍රායල රජය සහ එහි ආරක්ෂක අංශ විසින් මෙම ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් ගුවනින් මුදා ගැනීම සඳහා රහස් මෙහෙයුමක් සැලසුම් කිරීම 1990 දී පමන ආරම්භ කරන ලදි. ඊට අමතරව ඇමරිකාවේ එවකට හිටපු ජනාධිපතිවරයෙකු වන ජෝර්ජ් බුෂ් විසින් මැන්ගිස්තු වෙත ලියන ලද ලිපියක් ද මෙම යුදෙව්වන් නිදහස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ ඉතියෝපියාවේ තීරණය ලබා ගැනීමට මහත් පිටිවහලක් විය. කෙසේ වෙතත් මුලින් මැන්ගිස්තු ඊශ්‍රායලයෙන් මේ සඳහා ආයුධ හුවමාරුවක් ඉල්ලා සිටියේ ය. තවත් වාර්තා වලට අනුව මුදල් ද ඉල්ලා ඇත.

ඊශ්‍රායල ගුවන් හමුදාවට අනුව මේ සඳහා සිවිල් සහ හමුදා ගුවන් යානා 35 ක් පමන යොදා ගත් අතර ඉන් එකක් ඉතියෝපියානු ගුවන් සමාගමට අයත් විය.

"එල් අල්" (EL AL)ගුවන් සේවයට අයත් බෝයිං 747 වර්ගයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානයක් ද මේ සඳහා යොදා ගන්නා ලද අතර එහි මගීන් 1087 ක් එක් වරක දී ගෙන ගොස් තිබිණ. එය එතෙක් මෙතෙක් ගුවන් යානයකින් ප්‍රවාහනය කළ විශාලතම මගී සංඛ්‍යාව විය. නමුත් සැබෑවට ම මගීන් 1112 ක් එහි ගමන් කර තිබිණ. මේ වැඩි වීමට හේතුව මව්වරුන්ගේ ඇකයේ සිටි දරුවන් ලියාපදිංචියට එක් වී නොමැති වීමයි. මගීන් 760 ක් පමන යානයේ ගෙන යාමට සැලසුම් කල ද ඔවුන්ගේ බර ඉතා අඩු නිසා මෙතරම් මගීන් ප්‍රමාණයක් ගෙන යා හැකි විය. එහි ගුවන් නියමුවා Aryeh Oz නම් වූ ඊශ්‍රායල ජාතිකයෙකි.

සමහර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානා වල මගීන් බිම හිඳ ගෙන ගමන් කළ අතර ආසන තිබූ ගුවන් යානා වල තිදෙනෙක් ගමන් කල හැකි ආසන පේළි වල මගීන් 5 ක් හෝ 6 ක් පමන හිඳ ගත් හ.

සෑම ගුවන් යානයකම වෛද්‍යවරුන් සහ ප්‍රථමාධාර කණ්ඩායමක් සිටියහ. බොහෝ ඉතියෝපියානුවන් අසනීප තත්වයේ සිටීම මෙයට හේතු වූ අතර මෙහෙයුම අවසානයේ මගීන් 140 ක් පමන සෘජුවම රෝහල කරා ගෙනයන ලදි. මීට අමතරව ගර්භණී කාන්තාවන් ද සිටි අතර. ගුවනේ දී දරුවන් 5 දෙනෙකු උපදින ලදි. මේ සියල්ලන් පිලිගැනීම සඳහා ගුවන්තොටුපොලේ හෙදියන් බලා සිටි අතර ඔවුන් අතර අතේ ගෙන යා හැකි "ඉන්කියුබේටර්" ද විය. මෙම සියළු මගීන් ගෙන යාම සඳහා බස් රථ 400 ක් සේවයේ යොදවා ගැණින. මේ මෙහෙයුම ඉතාමත් සංකීර්ණ කාලසටහනකට අනුව රාත්‍රී කාලයේ සිදු කල අතර ගුවන් යානා 35 ක්, බස් රථ 400 ක් සහ ඊශ්‍රායලයේත් ඉතියෝපියාවේත් මිනිසුන් දහස් ගණනක් ද මේ සඳහා සම්බන්ධ විය.

මෙම මෙහෙයුම සිදු කරනු ලැබූයේ යුදෙව්වන් දෙවියන් වෙනුවෙන් කටයුතු කරන "සබාත්" දිනයේ යි. සබාත් සෑම සතියකම සිකුරාදා සවස ඇරඹී සෙනසුරාදා සවස් වනතුරු සිදු කරනු ලබන අතර මෙම දිනයේ මෙවන් මෙහෙයුමක් සිදු කරනු ලැබීම පිළිබඳව ආගමික අංශයන්ගෙන් බලපෑමක් සිදු නොවූයේ ජීවිත ආරක්ෂාවක් සම්බන්ධ කටයුත්තක දී සබාත් වලින් වැලකී සිටිය හැකි වීම නිසාය. එසේම මෙම දිනයේ මෙහෙයුම් සිදුකිරීම මගින් වාසියක් වූයේ සබාත් අවස්ථාමේ බස් රථ සහ ගුවන් යානා එතරම් භාවිතයක් සිදු නොවන නිසාය.

ඊශ්‍රායලය විසින් මෙම සමස්ත මෙහෙයුම ම හමුදාව වෙත පවරා තිබූ අතර එය සිදු වන අවස්ථාව වන විටත් ලෝකයේ බොහෝ දෙනෙක් එය නොදැන සිටියා හ. ඒ වගේම මෙහෙයුමෙන් පසුව ද ඊශ්‍රායලය විසින් මේ සම්බන්ධයෙන් වැඩිදුර නොකරන ලදි. කෙසේ වෙතත් ඉතියෝපියාවේ සිටි දූෂිත නායකයා මෙම ජනයා තමන්ගේ අවස්ථාවාදී හෙට්ටු කිරීම් සඳහා යොදා ගන්නා ලද මුත් මෙම මෙහෙයුම් සිදුවන විට එම නායකයා පාලනයෙන් ඉවත්ව තිබිණ. එවක ඇමරිකානු ජනාධිපති බුෂ් විසින් ඉතියෝපියාවේ නව නායකත්වයට යොමු කරන ලද ලිපියකින් මෙම මෙහෙයුම සඳහා ඉතියෝපියාවේ සහායද ලබා ගැනීමට ඊශ්‍රායලයට හැකි විය.

එල් අල් ගුවන් සේවයේ ලාංඡනය මුද්‍රිත බෝයිං 757 ගුවන් යානයක් ගුවන් යානා අංක 9 ලෙස හඳුන්වා මෙම ගමනට එක්කර තිබූයේ මෙම එහි ආසන ඝන පොලිතීන් වලින් ආවරණය කරමින් ය. එසේ කර තිබූයේ මෙම ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් විසින් කොළරාව වැනි රෝග බීජ රැගෙන පැමිණිය හැකි බැවිණි. එලෙසම 5 දෙනෙකුගෙන් යුතු වෛද්‍ය කණ්ඩායමක් ද එම යානා වල සිටියෝ ය.

"ප්ලයිට් අංක 9" යනුවෙන් හඳුන්වනු ලැබූ යානය අනෙක් යානා මෙන්ම සැළසුම් කර තිබූ පරිද්දෙන්ම ඊශ්‍රායලයෙන් පිටත්ව සයුර තරණය කරමින් ඉතියෝපියානු වෙරළ තීරය හරහා පෙරවරු 4 30 ට පමණ " අඩිස් අබාබා" ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිණියේ ය. ගොඩබෑමෙන් අනතුරුව යානය තරමක් ඈතින් පිහිටි නිස්කලංක තැනකට නියමුවා

විසින් ගෙන යන ලද අතර එහි බිම තණකොළ ද වැවී තිබිණ. කෙසේ වෙතත් යානයෙන් පිටත ඉතියෝපියානු සංක්‍රමණිකයින් ආරක්ෂක අංශ සමගම රැඳී සිටියෝ ය.

යානයේ දොර විවෘත කරමින් අවිගත් ආරක්ෂකයින් සහ වෛද්‍ය කණ්ඩායම් බිමට ගොඩ බැස්සේය. අඳුරේ සිටි සෑම සංක්‍රමණිකයෙක්ම කණ්ඩායම් වශයෙන් ලණු වලින් වෙන් කර තිබූ අතර හඳුනා ගැනීම පහසුව සහ වෙන් කර ගැනීමේ පහසුව සඳහා සෑම සංක්‍රමණිකයකුගේම නළලේ අංකයක් අලවා තිබුණි.

ලද විධානයෙන් ඉතා සන්සුන්ව සංක්‍රමණිකයින් ගුවන් යානයට ඇතුළු විය. අනෙක් ගුවන් යානා වලට ද එසේ ඇතුලත් කර ගන්නා ලද අතර කලින් ලබා දෙන ලද උපදෙස් අනුව ගුවන් යානා පිටත් වීම අරඹන ලදි. මේ සංක්‍රමණිකයින් සතුව “ෂොපින් බෑගයක්” හෝ අත දරුවෙකු හැරුණ විට වෙනත් කිසිවක් නොවීය. එසේම ඔවුන් කිසි දිනයක ගුවන් යානයකට ගොඩවී තිබුනේ ද නැත. සෑම මුවකම සිනහව පිරී තිබිණ. සාමාන්‍යයෙන් තිදෙනෙකු හිඳ ගන්නා ආසන පෙළක මගීන් 5-6 පමණ අසුන් ගෙන සිටියෝ ය.

කෙසේ හෝ අවසානයේ දී ඉතියෝපියානු යුදෙව්වන් 14500 ක් පමන මෙම “සොලමන් මෙහෙයුම” මෙහෙයුමෙන් ඊශ්‍රායලය වෙත ගෙන එන ලද බව ඊශ්‍රායල රජය තහවුරු කරන ලදි. මෙම මෙහෙයුම දේශපාලනික, මානුෂික සහ යුධමය මෙහෙයුම් අනුව වැදගත් ස්ථානයක් ගන්නා ලද සේම ගුවන් ඉතිහාසයේ වාර්තාවක් පිහිටවනු ලැබුවේ ගුවන් යානයක ගෙන ගිය වැඩි ම මගීන් ප්‍රමාණය ගෙන යාම නිසා වෙනි.

ඉෂාර ගුණවර්ධන

උගැනීමේ වටිනාකම ලොවට කියන්නට
තනිවම ලොව වටා ගුවනින් ගිය ගුවන් නියමුවරිය
CAPTAIN SHAESTA WAIZ

ලොව වටා ගුවන් ගමනක් ගමන් කිරීම යනු ඉතා භාරදූර කාර්යයකි. ඒ වෙනුවෙන් බොහෝ කැපකිරීම් සිදුකලයුතුවා සේම, අසමාන මානසික ශක්තියක් ද අවැසි වේ. මෙය කාන්තාවකට තවත් අභියෝගයකි. සැබවින්ම මෙය ජයගත හැකිද?

ශස්ත්‍රා වයිස් ඇෆ්ගනිස්ථාන ජාතිකයෙකු ලෙස උපත ලබන්නේ බොහෝ බාධක අවහිරතා පවතින සමාජ පසුබිමක් තුලය. ඒ හේතුවෙන් ම පුංචි ශස්ත්‍රා රැගෙන මතු ආරක්ෂාව පතා ඇගේ දෙමාපියන් ඇමරිකාවට සංක්‍රමණය වන්නේ 1987 වසරේ දී ය.

උගැනීමට දක්ෂ ශස්ත්‍රා ගුවන් නියමුවරියක් වන්නට සිහින දකිමින් සිටියේ පුංචි කාලයේ සිටයි. තම උනන්දුව මත අපේක්ෂාවන් ඉටු කරගත් ඇය ඇෆ්ගනිස්ථානයෙන් බිහිවූ ප්‍රථම සහතිකලත් සිවිල් ගුවන් නියමුවරිය බවට පත්වන්නට සමත් වූවාය.

ඇය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) සමගින් එක්ව තනිවම ගුවනින් ලොව වටා ගොස් විද්‍යාව, තාක්ෂණවේදය, ඉංජිනේරු සහ ගණිතය යන විෂය ධාරාව උගැනීමේ වැදගත් කම (STEM) පිළිබඳව අනාගත පරපුර වෙත කියාදීමේ වැඩසටහනක් Dream Soar නමින් ආරම්භ කලාය. ඒ අනුව 2017 මැයි මස 13 වන දින ඇමරිකාවේ ෆ්ලොරිඩා වෙතින් ගමන් අරඹන ඇය නැවතුම් 30 ක් ඔස්සේ ලොව වටා ගුවනින් ගොස් යලි ෆ්ලොරිඩා වෙත පැමිනීමට සැලසුම් කල ඇය මෙම ඓතිහාසික ගමන සඳහා තෝරාගනු ලබන්නේ බීච්ක්‍රාෆ්ට් මාදිළියේ තනි එන්ජිමක් සහිත ගුවන් යානාවකි.

ඇයගේ ගමන් මගෙහි 13 වන නැවතුම්පොල ලෙස කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගමන ආරම්භයේ දී සටහන් කර නොතිබුන ද ඉන්දියාවේ පැවති අයහපත් කාලගුණික තත්වය හේතුවෙන් සිය නැවතුම ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තෝරා ගන්නට ඇය තීරණය කරන ලදි.

මෙම ඓතිහාසික ගුවන් ගමනේ ශ්‍රීලාංකීය නැවතුම වෙනුවෙන් කෙටි පිළිගැනීමේ උත්සවයක් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලෙහි පැමිනීමේ පර්යන්තයේ සේද මාවත (Silk Route) පරිශ්‍රයේ දී සංවිධානය කරන ලද අතර එම අවස්ථාවට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සුසුන්ත ද සිල්වා සහ රොහාන් මනුකුලසූරිය යන මහත්වරුන්, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාග මෙහි විධායක අධ්‍යක්ෂ ජොහාන් ජයරත්න මහතා ඇතුළු නිලධාරීන් පිරිසක් එක්විය. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ, ශ්‍රී ලංකාවේ මීලග පරපුර සඳහා වන ගුවන් සේවා වෘත්තිකයින් වැඩසටහන (NGAPSL), සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව (CADEC) සමගින් එක්ව සංවිධානය කරන ලද මෙම වැඩසටහන සඳහා පාසැල් ගුවන් සේවා සමාජ නියෝජනය කරමින් ගම්පහ හොලි ක්‍රොස් විද්‍යාලීය සිසු දැරියන් සහ කොළඹ නාලන්ද විද්‍යාලීය සිසු දරුවන් සහභාගී වූ අතර ඒෂියන් ඒවියේශන් ගුවන් පුහුණු පාසැල සහ ඕපන් ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසල නියෝජනය කරමින් ශිෂ්‍ය ගුවන් නියමුවරියන් පිරිසක් ද සහභාගී විය.

Capt. Shaesta Waiz was born in Afganistan amidst many hardships and harsh social background. This made her parents decide to migrate to America in 1987, as they wanted to assure her secured future. As she was learning quite brilliantly, her ambition was to be an Air Pilot since she was a little kid. With her great commitment to achieve her own ambition, she became the first female Afganistanian to be a certified Civil Air Pilot.

With the help of International Civil Aviation Organization, she inaugurated this magnificent program called “Dreams Soar” in order to educate the Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) about the significance of learning Science, Technology, Engineering and Mathematics. It’s impressive that she flies around the world by herself alone to accomplish this invaluable mission. Accordingly she started her long Journey on 13th May 2017 from Florida, USA and has planned to arrive in the same by completing 30 such stops. For this marvelous Journey she picked up a single engine Beach model Bonanza Aircraft.

Even though she did not expect to arrive in Sri Lanka first, bad Weather caused her to postpone her arrival in India and she chose Sri Lanka as an alternative destination to land immediately. Accordingly, she had the chance to select the Katunayake Bandaranaike International Airport as her urgent place of landing which was the 14th stop in her journey.

Capt. Shaesta Waiz was warmly welcomed by Mr. Johan Jayaratne, the Executive Director, Ms. W. C. Tissera, Head of Air Navigation Services, Mr. Lalith Weerasinghe, the Deputy Head of Airport Management of Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Ltd, Mr. Susantha De Silva, Deputy Director General, Mr. Rohan Manukulasooriya, Deputy Director General, Mr. Malaka Dassanayake, Director, Mr. Rayhan Wanniappa, Director, Mr. G.C.G.P. Dabarera, Mr. Nagalingam Navajeevan, Mr. Prabhath Kularathna, Ms. Chanika Mannawaduge from NGAP National Committee & Mr. Nilantha Tennakoon & Mr. Prasad Ranasinghe from CADEC of the Civil Aviation Authority of Sri Lanka & officials from Srilankan Airlines at the Bandaranaike International Airport Katunayake on 27th July 2017.

Captain Shaesta Waiz was also embraced by Sri Lanka school children and many students from the Flying Schools in Sri Lanka. They shared their own thoughts and wished her for the successful achievement of this great program – Dreams Soar.

Captain Shaesta Waiz had a special discussion with Mr. Ananda Wimalasena, the Chairman & Mr. H.M.C.Nimalsiri the DGCA & CEO of Civil Aviation Authority of Sri Lanka.

In order to make this event a success, Civil Aviation Authority of Sri Lanka, Airport & Aviation services (Sri Lanka) Ltd, Sri Lankan Airlines, Department of Immigration & Emigration, Cinnamon Hotel & Resort gave a tremendous support to organize this event very successfully within a shorter period.

Reported by

Mr. G. C.G.P. Dabarera,

Secretary of the NGAP Sri Lanka

Programme & NGAP National Coordinator Civil Aviation Authority of Sri Lanka

බලශක්ති අර්බුධයට පාඩම් කියාදුන්

ඉන්දියාවේ කොචින් ගුවන්තොටුපොල

ගුවන්තොටුපොලක මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් විශාල විද්‍යුත් ශක්ති ප්‍රමාණයක් අවශ්‍ය වේ. මේ සඳහා අවැසි විදුලි ඒකක ප්‍රමානය සොයා ගන්නට ස්වාභාවික උත්පාදන ප්‍රභවයන් භාවිත කරනු ලබන අවස්ථා ඉතා අල්පය. ඉදිරි දශක කිහිපයේ දී ඇති විය හැකි බව පැවසෙන බල ශක්ති අර්බුධය සඳහා පිළියම් සේවීම අත්‍යාවශ්‍ය කරුණකි. මේ වෙනුවෙන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය කටයුතු කර ඇති ආකාරය අප ජෛව ඉන්දන යටතේ ගුවන්සර පාඨක ඔබව දැනුවත් කලෙමු.

සූර්ය ශක්තිය භාවිතයෙන් අප හට අවැසි බලය උත්පාදනය කරනු ලබන ආකාරයන් පිළිබඳව ඔබ නිතර අසා ඇත. බොහෝ විට ඔබ නිවසේ හෝ දන්නා ස්ථාන වල සූර්ය ශක්තිය උත්පාදනයෙන් සාමාන්‍ය දෛනික කටයුතු සඳහා අවැසි විදුලි බල අවශ්‍යතාවය සපුරා ගන්නා ආකාරය ඔබ දැක ඇත. ගුවන් සේවාව හා සැලකීමේ දී සූර්ය පැනල භාවිත කල සැහැල්ලු ගුවන් යානා පසුගිය කාලයේ දී නිපදවා පර්යේශණ සිදුකරන ආකාරය අප දුටිමු. එහෙත් ගුවන්තොටුපොලක් මුළුමනින්ම සූර්ය බලයෙන් ක්‍රියාකරනු ඇතැයි ඔබ විශ්වාස කරයි ද?

මේ සටහන ඒ අභියෝගය ජයගත් ඉන්දියාවේ කොචින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ගැනයි

දකුණු ඉන්දියාවේ කේරළ ප්‍රාන්තයේ කොචින් හි පිහිටි කොචින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ඉතිහාසයේ දී ඉදිවන්නේ දෙවන ලෝක යුධ සමය වෙනුවෙනි. දෙවන ලෝක යුධ සමයේ රාජකීය නාවිකයන් ගේ පහසුව උදෙසා ජලතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස භාවිත කල කොචින් ප්‍රදේශය, ඉන්දියාව නිදහස ලැබීමෙන් පසු ක්‍රමයෙන් ජනාකීරණ වී ඇත. 90 දශකයේ ආරම්භයත් සමග ගුවන්තොටුපොලක අවශ්‍යතාවය කොචින් ප්‍රදේශයට දැනුන අතර එම අවස්ථාව උදා වන්නේ 1999 වසරේ ජූනි මස 10 වන දිනය.

මුහුදු මට්මමින් මීටර් 09 ක පමන උසින් වන කොචින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල සතු එකම ගුවන් යානා ධාවන පථය 27/09 දිශානතිය ඔස්සේ පිහිටා ඇති අතර එය දිගින් මීටර් 3 400 ක් සහ පළලින් මීටර් 46 කි. එමෙන්ම කේරළ ප්‍රාන්තයේ ප්‍රධානතම මෙන්ම කාර්යබහුලතම ගුවන්තොටුපොල වන කොචි එම ප්‍රාන්තයේ සිදුවන ගුවන් ගමන් වලින් 64% පමන ප්‍රමාණයක දායකත්වයක් දක්වයි. වර්ථමානය වන විට එයාර් ඉන්දියා එක්ස්ප්‍රස් ගුවන් සේවයේ

මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය වන කොචින් ගුවන්තොටුපොල දෛනික ගුවන් ගමන් වාර 170 ක් පමණ මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබන අතර ජාත්‍යන්තර ගමන් මෙහෙයුම් සැලකීමේ දී දකුණු ඉන්දියානු ගුවන්තොටුපොල අතරින් සිව් වන ස්ථානය ද සමස්ථයක් ලෙස ගත් කල ඉන්දියානු ගුවන්තොටුපොල අතරින් හත් වන ස්ථානය ද දරා සිටියි. පසුගිය වසරේදී ගුවන් ගමන් වාර 68 500 කට අධික ප්‍රමාණයක් මෙහෙයුම් සිදුකොට ඇති කොචින් ගුවන්තොටුපොල විසින් හසුරුවා ඇති මුළු මගීන් ප්‍රමාණය මිලියන 09 කට ආසන්නය.

පසු කාලීනව සූර්ය බලශක්ති යොදාගනිමින් ගුවන්තොටුපොල කටයුතු පවත්වාගෙන යන්නට තීරණය කල ඉන්දීය ගුවන්තොටුපොල බලධාරීන් වර්ග මීටර් 180 000 ක හෙවත් අක්කර 45 ක භූමිභාගයක් ඒ වෙනුවෙන් සූදානම් කරනු ලැබුවා. දැන් මෙම ප්‍රදේශය සූර්ය ශක්ති වගා බිමක් වගෙයි. මුළු භූමියේම සූර්ය පැනල සවිකර තිබෙනවා. එය ප්‍රමාණයෙන් පැනල් 46150 ක්. මෙමගින් දිනෙකට නිපදවිය හැකි විදුලි ඒකක ගනන 50 000 සිට 60 000 දක්වා වන අතර එය ගුවන්තොටුපොල කටයුතු වඩා හොඳින් පවත්වාගෙන යාමට ප්‍රමාණවත්. එමෙන්ම තවත් වැදගත් කරුණක් වන්නේ මෙම සූර්ය පැනල භාවිත කරනු ලබන කාල සීමාව තුලදී කාබන් ටොන් 300 000 ක් පමණ පරිසරයට විමෝචනය නොවී තිබීම යි.

සූර්ය පැනල සවිකර විදුලිය උත්පාදනය කිරීම ආරම්භ කිරීම සඳහා මාස 06 ක කාලයක් ගතවී තිබෙන අතර ඒ සඳහා වැයකරනු ලැබූ මුදල ඩොලර් මිලියන 06 කි. මෙම සූර්ය පැනල තවත් වසර 25 ක් පමණ භාවිත කල හැකි වීම විශේෂත්වයක්. එමෙන්ම මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැය වූ මුදල තවත් වසර 05 කින් ආවර්ණය කල හැකි බව ගුවන්තොටුපොල බලධාරීන් ඇස්තමේන්තු කර තිබේ.

මෙයට අමතරව දකුණු අප්‍රිකානු ජෝර්ජ් ගුවන්තොටුපොල ද සූර්ය ශක්තියෙන් තම විදුලි අවශ්‍යතාවය සපුරාගැනීමේ ව්‍යාපෘතියක් 2016 වසරේ දී ආරම්භ කල අතර එයින් ජනනය වන විද්‍යුත් ශක්තිය කිලෝ වොට් 750 කි. අන්තර්ජාල වාර්තාවන්ට අනුව ලොවෙන් මෙලෙස සූර්ය ශක්තිය භාවිත කරන දෙවැන්නා බවට පත්වූ අප්‍රිකානු ජෝර්ජ් ගුවන්තොටුපොල මේ සඳහා සූර්ය පැනල 2000 ක් භාවිත කර තිබෙනවා. ගුවන් ටිකට්පත් පරික්ෂාව, ගමන් මළු හැසිර වීම, ගුවන් ගමන් පාලන කුළුනෙහි මෙහෙයුම් කටයුතු මෙලෙස උත්පාදනය කරගන්නා විදුලිය භාවිතයෙන් සිදුකරනු ලබන අතර ඒ වෙනුවෙන් අවැසි විද්‍යුත් ශක්තිය කිලෝ වොට් 400 කි. එමෙන්ම ඉතිරි ප්‍රමාණය අවට නිවෙස් වල සාමාන්‍ය ජනතාවගේ දෛනික විදුලි අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් සපයන්නටත් ගුවන්තොටුපොල බලධාරීන් ක්‍රියාකර තිබේ.

ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය ද මේ වන විට ගුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සූර්ය ශක්තිය යොදාගැනීමට සැලසුම් කර ඇති අතර මූලික වශයෙන් තම්පා, සෙයින්ට් පාවුලු, සැන් දීගෝ වැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ඒ සඳහා උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැකියි.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ ගුවන්
සුරක්ෂිතතාවය තවදුරටත් සහතිකකරමින්

රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලට

ADS-B තාක්ෂණය මුසුවූ වගයි

ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය තවදුරටත් සහතිකකරමින් රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලට ADS-B තාක්ෂණය මුසුවූ වගයි ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපය වඩාත් සුරක්ෂිත ගුවන් කලාපයක් බවට තවදුරටත් තහවුරු කරමින් සහ නවීන තාක්ෂණයෙන් සන්නද්ධ වූ ජාත්‍යන්තරය හා සැසඳිය හැකි ගුවන්තොටුපොලක සාඩම්බරනීය හිමිකාරීත්වය අත්කරගනිමින් ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය අප ගුවන් කලාපයට මුදාහැරීමේ ඓතිහාසික අවස්ථාව 2017 නොවැම්බර් 15 දින සිදුකරනු ලැබුවා. වෙසෙසින්ම මෙම ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල වෙත ස්ථාපිත කිරීමට හේතුව වූයේ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ මෙහෙයුම් පාලන පද්ධතිය එහි සිට ක්‍රියාත්මක වීමයි.

2014 වසරේ දී අරඹන ලද ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වාදීමේ ව්‍යාපෘතිය 2017 ජූලි මසය වන විට අවසන් කරන ලද්දේ සාර්ථක ලෙස පිරික්සීමෙන් අනතුරුව ය. ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයට නිල වශයෙන් මුදාහැරීමේ ඓතිහාසික අවස්ථාවට ප්‍රධාන ආරාධිතයා ලෙස ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් එක්වූ අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි උප සභාපති රංජිත් ද සිල්වා, විධායක අධ්‍යක්ෂ යොහාන් ජයරත්න යන මහත්වරුන් ඇතුළු නිලධාරීන් පිරිසක් ද එක්විය.

අපි දැන් රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල ඉතිහාසය කරුණු පිළිබඳව මදක් අවධානය යොමුකරමු. 1903 වසරේ දී යාන්ත්‍රික බලයෙන් ක්‍රියාකල හැකි ගුවන් යානාවක් ප්‍රථම වරට හඳුන්වාදීමත් සමගම ලොව පුරා විකාශණය වන ගුවන් සේවා කර්මාන්තය 1911 වසරේ දී අප රටට ද හඳුන්වාදීමේ පුරෝගාමී මෙහෙවරෙහි නිරත වන්නේ කොලින් බ්‍රවුන් ආන්ඩුකාරවරයා යි. අනතුරුව ප්‍රථම වරට ගුවන් යානාවක් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් වා තලය සිපගනු ලබන්නේ කොළඹ රේස්කෝස් පිටිය ගුවන්තොටුපොලක් බවට පත් කරමින් 1912 දෙසැම්බර් මස 07 දිනයේ ය. පසුකාලීනව ක්‍රමයෙන් දියුණුවක් ලබන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කර්මාන්තය නව පන්නරයක් ලබාගනුයේ 1934 වසරේ දී එවක පාලකයන් විසින් රත්මලානෙහි ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිකිරීමට පිඹුරුපත් සැකසීමත් සමගය. ඒ කෙළඹ නගරයට නුදුරින් ගුවන්තොටුපොලක් ස්ථාපිතව පැවතීමේ අවශ්‍යතාවය ඉතා ඉහළින් දැනී තිබූ බැවිනි.

ඒ අනුව 1935 වසරේ නොවැම්බර් මස 27 දින ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ලෙස නිල ආරම්භය රත්මලාන ඉදිරියේ සනිටුහන් වනුයේ De Havilland Puss Moth ගුවන් යානාවක් ගොඩබැස්සවීමත් සමග ය.

අනතුරුව දේශීය සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කිරීම අරඹන රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල දෙවන ලෝක යුධ සමයේ දී රාජකීය ගුවන් හමුදාවට පහසුකම් සපයන මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත්විය. අනතුරුව 1952 දී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව නව මාවතකට ගෙනයමින් කොළඹ සිට ලන්ඩන් දක්වා ගුවන් ගමන් රත්මලානින් ඇරඹීම සුවිශේෂී අවස්ථාවකි. පිබිදෙන ගුවන් සේවාවට උචිත අන්දමින් පහසුකම් සහිත නව ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිකිරීමේ තීරණය 1964 වසරේ දී ක්‍රියාත්මක වූයෙන් කටුනායක ප්‍රදේශයේ වඩාත් ඉඩ පහසුකම් සහිත ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිරිකීමට සැලසුම් කෙරුණ අතර 1967 වසරේ දී එහි මෙහෙයුම් ආරම්භයත් සමගින් රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල හරහා සිදුකරන ලද සියළු ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු කටුනායක වෙත නිල වශයෙන් පවරන ලදි.

එනමුදු දේශීය ගුවන් සේවා සහ ගුවන් නියමු පුහුණු කටයුතු වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ වර්ථමානය වන විට පවතින ප්‍රමුඛතම ගුවන්තොටුපොල ලෙස ක්‍රියාත්මක වන රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල එම ක්ෂේත්‍ර වෙනුවෙන් සපයනුයේ අමිල සහයෝගයකි. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් පාලන පද්ධතිය රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල ඔස්සේ ක්‍රියාත්මක වීම නිසා ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට එය ඉතා වැදගත් වන්නකි.
මෙම වැදගත්කමට නව අගයක් එක්කරමින් ගුවන් ගමන් පාලන කටයුතු වඩාත් කාර්යක්ෂම කිරීමේ අරමුණ පෙරදැරිව ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම හා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලෙහි ඉදිරි සැලසුම්ගත සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීමට රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල වෙත ගිය ගුවන්සර අපට මුලින්ම හමුවූයේ විද්‍යුත් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී විපුල් විමල්ශාන්ති මහතායි.

අප මුලින්ම විමසුවා මොකක් ද? මේ ADS-B තාක්ෂණය කියා

ඇත්තෙන්ම Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ස්වයංක්‍රීය පරායත්ත අවේක්ෂණ විකාශණය) කියන දිගු නාමය තමයි ADS-B ලෙස කෙටි යෙදුමෙන් දක්වන්නෙ. මෙහි මෙය අප සතුව පැවති රේඩාර් පද්ධතියට වඩා බෙහෙවින් දියුණු තත්වයේ පවතින තාක්ෂණික රේඩාර් අනුරුවක් කීවොත් නිවැරදියි. දැනට ලොව රේඩාර් පද්ධතීන් දෙකක් භාවිත වනවා. ඒ ප්‍රාථමික සහ ද්විතීක රේඩාර් පද්ධති වශයෙනු යි. ශ්‍රී ලංකාව මෙයට දශකයකට පමන පෙරදී සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා ප්‍රාථමික රේඩාර් භාවිත කිරීමෙන් ඉවත්වූවා. දැනට අප ද්විතීක රේඩාර් දෙකක් කටුනායක සහ පිදුරුතලාගල ස්ථාපිත කොට ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ ගුවන් ගමන් පාලනය මෙන්ම කළමණාකරන කටුයුතු සිදුකරනු ලබනවා.

තාක්ෂණික වශයෙන් රේඩාර් පද්ධතියකට ලබාදිය හැකි දත්ත ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. එමෙන්ම එයින් ආවරණය කල හැකි වපසරිය තරමක් සීමා සහිතයි. ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය භාවිත කිරීම මගින් පියාසර කරන ගුවන් යානාවේ විශාල දත්ත ප්‍රමාණයක් ලබාගන්න හැකියි. එමෙන්ම නාවික සැතපුම් 350 ක පමන අරයකින් යුත් දැවැන්ත ගුවන් කලාපයක් පහසුවෙන් ආවර්ණය කරන්නත් අවස්ථාව පවතිනවා.

මෙම තාක්ෂණය භාවිත වන්නේ කෙසේද කියා පාඨකයන් දැනුවත් කළොත්

ඇත්තෙන්ම ගතානුගතික රේඩාර් පද්ධතියක ලක්ෂණය තමයි රේඩාර් තරංග නිකුත්කර එම් තරංග පරාවර්ථය හරහා සංඥා ලබාගැනීම නැතහොත් ග්‍රහණය කරගැනීම. නුමත් ADS-B නව ක්‍රමය හරහා සිදුවන්නේ එයට හාත්පසින්ම වෙනස් වූ ආකාරයක දෙයක්. එහිදී සිදුවන්නේ තරංග ග්‍රහණය කිරීමක් පමනයි.

එය සිදුවන ආකාරයත් මා පැහැඳලි කරන්නම්, චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය ඔස්සේ ලබාගන්නා තරංග ගුවන් යානාවේ සවිකර ඇති Transponder (සම්ප්‍රේෂ ප්‍රතිචාරකයක්) හරහා ගොඩබිමෙහි ස්ථාපිත කර ඇති ඇන්ටනාවක් මගින් ග්‍රහණය කර ගනු ලබනවා. ගුවන් යානාවෙන් සෑම තත්පරයකට වරක්ම මෙලෙස තරංග නිකුත් කරනු ලබනවා. අනතුරුව එම තරංග දත්ත ලෙස ලබාගෙන රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල පිහිටි ප්‍රධාන ගුවන් ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානයේ, මධ්‍යම දත්ත සැකසුම් පද්ධතිය ඔස්සේ සජීවී රූපරාමු බවට පරිවර්ථනය කර ගුවන් ගමන් පාලනය සඳහා උචිත අන්දමින් සකස් කරනු ලබනවා. එම රූපරාමු උපයෝගී කරගනිමින් තමයි ගුවන් ගමන් පාලක වරුන් සිය සේවාව ලබාදෙන්නෙ. ඒලෙස තමයි මෙම ක්‍රියාදාමය සිදුවන්නේ.

රේඩාර් තරංග වෙනුවට ADS-B තාක්ෂණය භාවිත කල හැකිවීම විශේෂත්වයක් වගේම ගුවන් යානාවෙන් නියමු සංඥාවන් නිකුත් නොවන අවස්ථාවක දී පවා යානාව තිබෙන ඉසව්ව නිර්නය කරගන්න මෙම තාක්ෂණයට හැකි වීම විශේෂත්වක්. එමෙන්ම නවීන ගුවන් යානා මෙම ADS-B තාක්ෂණය සමගින් ගනුදෙනු කල හැකි අන්දමේ උපාංග වලින් සන්නද්ධව තමයි නිපදවනු ලබන්නෙ. එමෙන්ම වසර 2020 වන විට ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපය තුලදී සියළු ආකාරයේ මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත කරනු ලබන ගුවන් යානා වල ADS-B තාක්ෂණය සමගින් ගනුදෙනු කල හැකි Transponder (සම්ප්‍රේෂ ප්‍රතිචාරකයක්) සවිකර තිබීම අත්‍යාවශ්‍ය කරුණක්.

ලොව අනෙකුත් රටවල් මෙම තාක්ෂණය භාවිත කරනු ලබනවා ද?

ඇත්තෙන්ම මෙය ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය, ඔස්ට්‍රේලියාව, රුසියාව, ජපානය වගේ ගුවන් සේවාවේ දැවැන්තයන් ADS-B තාක්ෂණය භාවිතයට ගැනීම ආරම්භ කලේ මෙයට දශකයකට පමන ඉහත දී. වර්ථමානය වන විට ඉන්දියාව, මියන්මාරය, බංගලාදේශය, මාලදිවයින, ඉන්දුනීසියාව වගේ ආසියාතික රටවල් පවා ADS-B තාක්ෂණය යොදා ගනු ලබනවා.

මෙම දැවැන්ත ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී විශාල පිරිසක් ඔබ සමග එක්වන්න ඇති

ශ්‍රී ලංකාව මෙම උපකරන පද්ධතිය සහ ඒ හා සබැඳි සියළු යන්ත්‍ර සූත්‍ර මිලදී ගනු ලැබූයේ චෙක් ජනරජයෙන්. ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි, විද්‍යුත් සහ ගුවන් සංතරණ අංශයට තමයි අදාල සියළු සවිකිරීම් සහ වෙනත් ඒ හා සබැඳි ආදේශ කිරීම් භාරවූයේ. 2014 වසරේ ආරම්භ කල මෙම ව්‍යාපෘතිය නිමකර මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරන තෙක්ම මා සමග ඉංජිනේරු ශිල්පීන් 5 ක් පමන එක්වූවා. පිදුරුතලාගල, කටුනායක, මත්තල, කිලිනොච්චිය, සූරියකන්ද යන ස්ථාන වල ස්ථාපිත කල කුලුණු මගින් ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කාලාපයම පහසුවෙන් ආවරණය කරන්න අපට හැකිවූවා.

මෙවැනි තාක්ෂණයක් භාවිත කිරීම තුලින් අපට අත්වන වාසි පිළිබඳවත් අපි පාඨකයන් දැනුවත් කරමු

ඇත්තෙන්ම, මූල්‍ය අතින් ගත් කල රේඩාර් පද්ධතියක් සවිකරන්න වැයවන මුදලින් පහෙන් එකකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් තමයි ගුවන් පාලක මෙහෙයුම් පද්ධතියම ස්ථාපිත කරන්න වැයවන්නේ. අළුතින් රේඩාර් පද්ධතියක් සවිකරනවා නම් රුපියල් මිලියන 1000 කට ආසන්න මුදලක් වැයවනවා. නමුත් අධි තාක්ෂණයෙන් සන්නද්ධ ADS-B පද්ධතියක් සවිකරන්න වැයවන්නේ රුපියල් මිලියන 200 කට ආසන්න මුදලක්. ඒ වගේම මෙම තාක්ෂණය සමග එක්වීමෙන් ලබාගත හැකි උසස් කාර්යක්ෂම මෙන්ම නිරවද්‍ය තාක්ෂණික සේවාවට මිලක් නියම කරන්න අපහසු වටිනාකමක් හිමිවනවා සේම ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපය ආරක්ෂිත ගුවන් කලාපයක් බවට පත්වීම සුවිශේෂී කාරණාවක්.

මෙම තාක්ෂණය භාවිත කිරීමේ දී රේඩාර් තාක්ෂණය භාවිතයට සාපේක්ෂව වැයවන්නේ ඉතා අවම විද්‍යුත් ශක්තියක්. එමෙන්ම පරිසර හිතකාමී ලෙස ක්‍රියාත්මක වීම තවත් වැදගත් වාසියක් වනවා.

මී ලගට අප හා සකච්ඡාවට එක් වූ ජ්‍යේෂ්ඨ ගුවන ගමන් පාලක සුමිත් තෙන්නකෝන් මහතා අදහස් දැක්වූයේ මේ ලෙසටයි

ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමත් සමගම රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල මේ වන විට ගුවන් සංතරණය සම්බන්ධයෙන් ලොව ඉහළම තාක්ෂණය භාවිත කරන ගුවන්තොටුපොලවල් අතරට එක්වෙලා. කටුනායක, මත්තල ඇතුළු ශ්‍රී ලංකාවේ සෑම ගුවන්තොටුපොලකම ගුවන් ගමන් පාලනයට අවැසි කළමණාකරන කටයුතු සහ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපයේ ගුවන් ගමන් පාලන සහ කළමණාකරන කටයුතු සිදුකරන්නේත් මෙහි සිටයි. එමෙන්ම මෙම නව තාක්ෂණය අපගේ ගුවන් කලාපයට මුසුකිරීම හරහා වඩාත්

කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතු ඉහළ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවයක් සහිත ගුවන් කලාපයක් බවට ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපය පත්වනවා. දැන් අපගේ ගුවන් කලාපය භාවිතා කරන ගුවන් යානා වලට වැඩි පහසුවක් සහිත කාර්යක්ෂම ගුවන් කළමණාකරන සේවාවක් ලබාදෙන්න අපට හැකියි. ඒ වගේම ADS-B රේඩාර් අනරූප තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් ඉතා කැපවීමෙන් සිය දායකත්වය ලබාදුන් විද්‍යුත් සහ ගුවන් සංතරණ අංශය ප්‍රධාන සියළු දෙනා වෙත මාගේ කෘතඥතාවය පලකරන්නත් මා මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා.

ගුවන්තොටුපොල ඉදිරි සංවර්ධන සැලසුම් ගැන කථාකරනවා නම්, රත්මලාන දේශීය සිවිල් ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට වැඩිදියුණු කිරීමේ සැලසුම තවත් වසර කිහිපයක් දක්වා ම ක්‍රියාත්මකයි. එයට අමතරව කලාපීය ගුවන් පුහුණු කේන්ද්‍රස්ථානයක් බවට පත්කිරීම, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් පහසුකම් සහ නඩත්තු සේවා වෙනුවෙන් අවැසි ආයෝජන පහසුකම් සැපයීම, කලාපීය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාවක් ඇරඹීම, දැනට ක්‍රියාත්මක වන ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් සේවා පහසුකම් තවදුරටත් දියුණු කිරිම වැනි ක්‍රමෝපායන් ඇතුලත් වන ලෙස සංවර්ධන සැලසුම් රාශියක් සකස් කර තිබෙනවා. එමගින් රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල හරහා දේශීය මෙන්ම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ද වඩා පලදායී ගුවන් සේවාවක් සැපයීමට අවැසි වටා පිටාව සකස් කිරීම තමයි අපගේ අපේක්ෂාවයි.

මෙම තොරතුරු සොයා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලෙහි සංචාරය කල ගුවන්සර අපට අනගි සහායක් ලබාදුන් විද්‍යුත් සහ ගුවන් සංතරණ ඉංජිනේරු ප්‍රධානී විපුල් විමල්ශාන්ති, ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන ගමන් පාලක සුමිත් තෙන්නකෝන්, තාක්ෂණික නිරීක්ෂණ ඒකකයේ ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු පී. විජයරත්න, ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු එච්. ඒ. ප්‍රියන්ත, සහකාර ඉලෙක්ට්‍රොනික ඉංජිනේරු එස්. ඒ. සී. කුලසිංහ යන මහත්වරුන් ඇතුලු රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලෙහි සියලුම නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන් හටත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (ගුවන් සංතරණ සේවා) එම්. ඒ. කේ. ප්‍රසන්න මහතා හටත් අපගේ ස්තූතිය.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

නලින්ද මදුසංක

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පෙරළියක් ඇතිකල

විඩම්බන පාදක පුහුණු කිරීම

මිනිසා විසින් නිලඹර ජයගෙන ගුවන සැරිසැරීම ඇරඹුදා සිට ගුවන් නියමුවන් පුහුණුකිරීමේ අභියෝගය ඇරඹිනි. පියාසර කිරීම පහසු නොවූ සංකීරණ එමෙන්ම සැලකිය යුතු සම්පත් ප්‍රමාණයක් කැපකරමින් දිගුකාලීනව ලැබූ මනා පුහුණුවකින් යුතුව කල යතු කාර්යක්වේ. සැබෑ ගුවන් යානා යොදාගනිමින් ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම විශාල සම්පත් ප්‍රමාණයක් හා කාලයක් වැයවන එමෙන්ම දැඩි අවදානමකින් යුක්තවූ කාර්යයකි. ගුවන් පියාසර පුහුණුව සඳහා යොමුවන්නන්ගේ ප්‍රමාණය ඉහළයාමත් සමග පියාසර පුහුණුව හා බැඳුනු අධික පිරිවැය හා අවධානම අවම කිරීම අරමුණු කොට නව පුහුණු උපාංගයන් හඳුන්වාදීම ඇරඹිනි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මීට වසර 90 කට පමන පෙරදී විඩම්භක පාදක පුහුණු කිරීමේ ක්‍රමය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට හඳුන්වා දෙන ලදි.

විඩම්බනය (Simulation) යනු කිසියම් පුහුණු අරමුණක් ලඟාකරගැනීම සඳහා තෝරාගත් මාධ්‍යයක් භාවිතය තුලින් තෝරාගත් පාරිසරික තත්වයක් කෘතිමව ඇතිකිරීම වේ. මේ සඳහා යොදාගන්නා උපකරණ විඩම්බකයක් (Simulator) ලෙස හැඳින්වේ.

ගුවන් පියාසර පුහුණුව ගත්කල විඩම්බන පාදක පුහුණුව වන්නේ පුහුණුවන්නන්ට ගුවන්යානා පියාසර මූලධර්මයන් සැබෑ පියාසර අත්දැකීම් ලැබීමකින් තොරව පුහුණුවීම සඳහා සැබෑ ගුවන් යානා පාලක මැදිරියක් තුල ඇති පාරිසරික තත්වය කෘතිමව ගොඩනගන ලද ආකෘතියක් තුලදී ලැබීමට අවස්ථාව සලසාදීමයි.

මෙකී විඩම්භක පුහුණු උපකරණ භාවිතය ගුවන් නියමු පුහුණුවට පමනක් සීමා නොවී ගුවන් ගමන් පාලන, ගුවන්තොටුපොල ගිනි හා මුදවාගැනීමේ පුහුණු වැනි ගුවන් සේවාවේ විවිධ ක්ෂේත්‍රයන් හි පුහුණු කටයුතු සඳහා ද යොදා ගැනීම දැකිය හැකිය. වර්ථමාන පරිගනක හා තාක්ෂණික මෙවලම් භාවිතයත් සමග, සාමාන්‍ය ඩෙක්ස්ටොප් පරිග ණකයක ස්වරූපයේ සිට තෝරාගත් ගුවන්යානා වර්ගයක පාලක මැදිරියකට සැබවින්ම සමානවූ සියළුම ගුවන් යානා කළමණාකරණ අංගෝපාංගවලින් සමන්විතවූද, පාලක මැදිරියක සිට පිටත පරිසරය දර්ශණය වන ආකාරය එලෙසටම පෙන්නුම් කිරීමේ හැකියාව ඇති විඩම්බකයන් දක්වා වූ පුළුල් පරාසයක් පුරා විහිදුනු,

විවිධාකාර විඩම්බකයන් භාවිතය දැකිය හැක.

මුල්ම කාලයේ ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම, අත්හදා බැලීමේ පදනම මත සැබෑ ගුවන් යානා හෝ විශේෂයෙන් ඒ සඳහා නිපද වූ ගුවන් යානා භාවිතයෙන් සිදුකරන ලදි. එවකට ගුවන් නියමු කුසලතා ස්වඅධ්‍යයනය තුලින්ම අත්කරගත යුත්තක් වූ අතර, පුහුණුකරුට හිමිවූයේ සීමිත භූමිකාවකි. මෙම අවධියේ දී බොහොම ප්‍රාථමික මට්ටමේ පැවති විඩම්බකයන් පුහුණු කටයුතු සඳහා භාවිත විය. උදාහරණ ලෙස තදින් සුලං හමන ප්‍රදේශයක හෝ කඳු මුදුනක රඳවන ලද ගුවන් යානාවක ආකෘති කොටසක් භාවිතයෙන් හා පුහුණුකරු හා වෙනත් පුහුණුවන්නකු මගින් ගුවන් යානයෙ හැසිරීමට අනුකූලවන ආකාරයට අතින් කරනු ලබන චලනයන් භාවිතයෙන් පුහුණු කටයුතු සිදුකිරීම පෙන්වා දිය හැකිය.

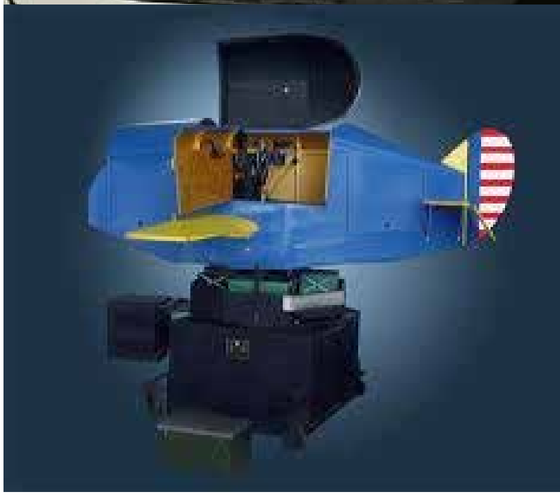
මුල්ම සැබෑ ගුවන් යානා විඩම්බකය 1929 දී එඩ්වඩ් ලින්ක් (Edwin Link) විසින් නිර්මාණය කරන ලදි. ඔහු තම පියාගේ කම්හලෙහි වැඩකිරීමෙන් ලද දැනුම මේ සඳහා යොදාගන්නා ලදි. මෙම විඩම්බකය "ලින්ක් එරෝනොටිකල් ට්‍රෙයිනර්" නැතිනම් "බ්ලූ බොක්ස් ට්‍රෙයිනර්" ලෙස හඳුන්වන ලදි. මෙම විඩම්භකය කුඩා ගුවන් යානයක හැඩය ගත් අතර ඔර්ගන් පොම්ප හා මයිනහම ආධාරයෙන් එහා මෙහා චලනය කරන ලදි. පසුව මෙය ගුවන්යානා උපකරණ හා පාලකයන් ඇතුලත් කොට වැඩිදියුණු කරන ලදි. මෙමගින් උපකරන ආශ්‍රිතව පියාසරකිරීම හා ගුවන්යානා හැසිරවීම පිළිබඳව පුහුණුව ලබාදෙන ලදි. මුල්ම යුගයේ භාවිත කල මෙම විඩම්බක සැබෑ ගුවන්යානයක පවත්නා තත්වයට වඩා බොහෝ පහල මට්ටමක් නිරූපනය කළ අතර එය ගුවන්පාලක මැදිරියට බාහිර පරිසරය දිස්වන ආකාරය ඉදිරිපත්කිරීමට අපොහොසත් විය. එබැවින් මෙම විඩම්බක උපකරණ ආශ්‍රිතව ගුවන්පියාසර පුහුණුව ලබාදීමට පමණක් යෝග්‍යවිය. මෙම අඩුපාඩුව මගහැරවීමට අදින ලද දර්ශණ භාවිතයෙන් ගුවන් නියමුවාට සැබෑලෙස දර්ශනයවන බාහිර පරිසරය පිළිබඳ අදහසක් ලබාදීමට උත්සාහ ගන්නා ලදි.

පසුව ලින්ක් සමාගම විසින් මූලික දර්ශන පද්ධතියක් සමග "The Celestial navigation Trainer" නිර්මාණය කරන ලදි. මෙහිදී තරු සඳහා දැක්වෙන චලන සිනමා පටයක් ගුවන් යානය ගුවනෙහි ගමන් කලයුතු ආකාරය දැක්වීමට යොදාග න්නා ලදි. මෙහි ඇතිවූ විශාලතම අඩුපාඩුව නම් එය ගුවන්පථය ඔස්සේ පමනක් චලනය කලහැකි වීමයි.

මීට සමකාලීනව විඩම්බකයන් හඳුන්වාදීමට පුරෝගාමී වූ තවත් පුද්ගලයකු වන රූඩි ෆ්‍රස්කා " Rudy Frasca" ගුවන් නියමු පුහුණුව ලබාදීමට විඩම්බන තුලින් චලනය පිළිබඳ ඉඟි ලබාදීමට සිදුකල යුතු නොවන බවට තර්ක කරන ලදි. ඔවුන් හඳුන්වා දුන් විඩම්බක ගුවන් නියමුවා විසින් ලබාගන්නා පාලන දත්තයන්ට ප්‍රතිචාර වශයෙන් අදල දත්තයන් ප්‍රදර්ශනය කලහැකි උපකරණ වලින් සමන්විත වන ලදි.

මෙසේ විකාශනය වූ විඩම්බක, පරිගණක සහ වීඩියෝ තාක්ෂණය එක්වීමත් සමග විශාල පෙරළියක් ගුවන් සේවා පුහුණු ක්ෂේත්‍රය තුල ඇතිකරවන ලදි. 1951 දී මැසචුසට්ස් (MCT) තාක්ෂණික ආයතනය මුල්ම ආකර්ශණීය පරිගණකගත විඩම්බකය මගින් පුහුණුවන්නාට පාලන මැදිරියෙන් පිටත පරිසරය තිරයක් මත දැකිය හැකි වූ අතර ඔහුට සැබවින්ම ගුවන තුල හැගීයන ලදි. මුලින්ම මෙය කැතෝඩ රේ ටියුබ් (CRT) තිරයක් යොදාගෙන ද, පසුව ඒ සඳහා විශාල තිරයක් හෝ බිත්තියක් මතට රූප හා ඡායා දර්ශනය වන්නට සැලැස්වීමෙන් ද ලබාදෙන ලදි.

විසිවන සියවස අගභාගය වන විට විඩම්බනයන් ගුවන් සේවා පුහුණු ක්ෂේත්‍රයේ බහුලව භාවිතා කල අතර එය අඩු පිරිවැය පුහුණු විකල්පයක් ලෙස හඳුනාගන්නා ලදි. එමගින් ඉන්ධන වියදම හා කාලය අඩුවීම



පමනක් නොව ඕනෑම අවස්ථාවක අවදානමකින් තොරව පුහුණු කටයුතු වල නිරත විය හැකි වීම ද වැදගත් කොට සලකන ලදි.

1980 දී විඩම්බක භාවිතයෙහි නව පිටුවක් පෙරලෙන ලදි. එනම් උසස් තත්වයේ පරිගණක ක්‍රියාන්විත පද්ධතීන් (operating system) හා දෘෂ්‍ය ක්‍රමලේඛණ විඩම්බකයන්ට හඳුන්වා දීමයි. මේ සමග පරිග ණක ආශ්‍රයෙන් නිපදවන පැහැදිලි හා පහසුවෙන් වෙනස් කල හැකි දර්ශන විඩම්බකයන් තුලින් ලබාදීමට හැකිවිය. මෙම දර්ශනයන් බොහෝ දුරට ගුවන් පාලන මැදිරියේ සිට දැකිය හැකි සැබෑ දර්ශනයන්ට සෑම අතින්ම සමාන වූ ඒවා විය. මෙකී විඩම්බක සංකීර්ණ වූ ගුවන් යානා කළමනාකරන හා ගුවන් යානා ඉංජිනේරු (Avionics) අංශයන් ගෙන්

සමන්විත වන ආකාරයට නිර්මාණය කොට ඇති අතර ඒවා සැබෑ ගුවන් යානාවක් පියාසර කරන විට ලබන්නා වූ අත්දැකීමකට සෑම අතින්ම සමාන වූ අත්දැකීමක් ලබා දීමට සමත්විය.

බොහෝ මැතක දී "Head-up-display" සහ "Helmet-mount-display" තාක්ෂණය විඩම්භක සඳහා යොදා ගන්නා ලදි. මෙකී තාක්ෂණය භාවිතයෙන් පුහුණුවන්නන්ට විනිවිද පෙනෙන මතුපිටක් මත දර්ශනය වන තොරතුරු දැකගැනීමට සලස්වයි. එමෙන්ම, virtuall reality තාක්ෂණය යොදාගැනීමත් සමඟ පුහුණුවන්නන්ට සැබෑ ගුවන්යානයක පුහුණු වන බව හැඟීයන ආකාරයෙන් විඩම්බකයන් භාවිතයෙන්, පුහුණු අත්දැකීම් ලබාදීමට හැකියාව ලැබී ඇත.

මේ අනුව විඩම්බක අතින් හරුසුවන සරළ ගුවන් යානා අනුරුවක සිට සම්පූර්ණයෙන්ම ස්වයංක්‍රීය වූ අසහාය දර්ශණ මවන සංකීරණ යන්ත්‍ර පද්ධතියක් දක්වා ක්‍රම ක්‍රමයෙන් විකාශනය වී ඇත. මෙකී විකාශනයත් සමග ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කිරීම් කාර්යයද වඩා කාර්යක්ෂම හා සඵලදායී කාර්යක් බවට පත්වී ඇත.

විඩම්බන යොදාගනිමින් සිදුකරන ලද පුහුණු වැඩසටහන් පිළිබඳව සිදුකරන ලද පර්යේශණාත්මක අධ්‍යයනයන්හි දී, විඩම්බනය සාර්ථක අධ්‍යාපනික ක්‍රමයක් බවට ඔප්පු වී ඇත. මෙම පර්යේෂණ වලදී සැබෑ පරිසිරය තුල පුහුණු වන්නන් ලබන්නා වූ දැනුම හා කුසලතාවයට සමානවූ ආකාරයටම විඩම්බකයන් ආශිතව ද ඔවුන් සිය දැනුම කුසලතා හා ආකල්ප වර්ධනය කරගන්නා බව පෙන්වා දෙන ලදි. විඩම්බකයන් අතිවිශිෂ්ඨ පන්ති කාමර ලෙස හඳුන්වාදිය හැක. මන්දයත් ඒ තුලින් ඉගෙනුම ලබන්නාටවැරදි සහ අතපසුවීම් අත්දකිමින් එයින් ද ඉගෙනීමට අවස්ථාව ලැබෙන බැවිනි. එමෙන්ම පුහුණු කරුටද සජීවී තත්වයක් යටතේ පුහුණු කටයුතු සිදුකරනා අතරතුර උලකරණ මෙහෙයවමින් මෙහෙයුම් කටයුතු කෙරෙහි අවධානය යොමුකිරීමට සිදුවුවද, විඩම්භක භාවිතයේ දී එසේ නොමැතිව පුහුණු කටයුතු කෙරෙහි අවධානය යොමුකිරීමට සිදුවුවද, විඩම්බක භාවිතයේ දී එසේ නොමැතිව පුහුණු කටයුතු සඳහා පූර්ණ අවධානය යොමුකිරීමට අවස්ථාව සැලසේ. එමෙන්ම ඇතැම් විඩම්බකයන් සතුව පවතින සුවිශේෂී පහසුකමක් වන පුහුණු කටයුතු කරන අතරතුරදීම ස්වයංක්‍රීයව සහ අඛණ්ඩව පුහුණුවන්නන්ගේ කුසලතාවය මැන දත්ත ඉදිරිපත් කල හැකිවීම නිසා එම අවස්ථාවේදීම පුහුණුවන්නාගේ දක්ෂතා සහ දුර්වලතා ඉතා සියුම් ලෙස හඳුනාගෙන ඒවා වැඩි දියුණු කිරීමටත් නිවැරදි කිරීමටත් පුහුණුකරුට හැකියාව ලැබේ.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කටයුතු හා බද්ධව පවත්නා ප්‍රධාන අභියෝග තුනකි. එනම් අධික පිරිවැය, විශාල අවධානමක් දැරීමට සිදුවීම, හා අධික කාලයක් ගතවීමයි. විඩම්බකයන් යොදාගෙන කරන පුහුණු කටයුතු නිසා ආරක්ෂාව, අවම පිරිවැය හා කාලය යන ත්‍රිත්ව අරමුණු එකවිටම ලගාකරගැනීමට අවස්ථාව සැලසේ.

එය කෙසේද යත්, සුරක්ෂිතතාව කෙරේ අවධානය යොමුකලවිට වඩාත් අවධානම් අවස්ථාවන්ට, එනම් ගුවන් යානයක එන්ජිමක ඇතිවන ගින්නක්, ක්‍රියාවිරහිතවීමක්, ගුවන් යානා දෙකක් එකිනෙකට ගැටීමක් හෝ යාන්ත්‍රික දෝශයක් නිසා හදිසි ගොඩබැස්සවීමක් සිදුකලයුතුවීම වැනි ඉතා අවදානම් සහගත අවස්ථාවකට මුහුණ දෙන ආකාරය වුවද කිසිදු අවධානමකින් තොරව ඉතා සුරක්ෂිත අයුරින් විඩම්බකයන් ආශ්‍රිතව පුහුණු කලහැකි වීමයි. එමෙන්ම ආධුනික පුහුණුවන්නන්ට මූලික කුසලතා ලබාදෙමින්, උපකරණයන් හුරුකරවීම සඳහා සැබෑ ගුවන් ගමන් අභ්‍යාසයක නිරතවීම තුලින් සිදුකිරීම ඉතා අවදානම් සහගත දෙයකි. මොහොතකට මෙසේ සිතුවහොත් ගුවන් ගමන් පාලකවරයෙකු වීමට පුහුණුවන්නන් සැබෑ ගුවන් ගමන් පාලන මැදිරියක සිට ගුවන් යානා හැසිරවීමට පුහුණුවීම් කටයුතුවල නිරතවුවහොත් ආධුනිකයන් අතින් සිදුවන සුළු පමාවක් නිසා ගුවන් යානා අනතුරක් ඇතිවී විශාල ජීවිත හා දේපල විනාශයක් සිදුවිය හැක. නමුත් විඩම්භක භාවිතය තුලින් කරන පුහුණුවීම් වලදී මෙකී අවදානම සම්පූර්යෙන්ම මගහැරේ.

පිරිවැය ගැන සලකන විට සැබෑ ගුවන්යානා, පුහුණු කටයුතු සඳහා යොදාගැනීමේ දී විශාල ඉන්දන පිරිවැයක් හා නඩත්තු පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවේ. එමෙන්ම පුහුණු කටයුතු සඳහා යොදාගන්නා ගුවන් යානා ආදායම් උපයන වඩා ඵලදායී මාර්ගයන් හි යෙදවීමට ඇති අවස්ථාව ද අහිමිවේ. විඩම්බකයන් යොදාගැනීමේ දී මූලික පිරිවැයක් දැරීමට සිදුවුවද එහි මෙහෙයුම් පිරිවැය සහ නඩත්තු පිරිවැය නොසැලකිය යුතු තරම් වේ.

විඩම්බක තාක්ෂණය යොදාගැනීමට පෙර ප්‍රවීන ගුවන්නියමුවෙකු, ගුවන්ග මන්පාලකවරයෙකු බිහිකිරීම සඳහා විශාල කාලයක් ගතවන ලදි. සැබෑ ගුවන් යානා යොදවාගනිමින් අයහපත් කාලගුණික තත්වයක් උදාවනතුරු බලාසිටිය යුතුය. එමෙන්ම පුහුණුව සඳහා යොදාගන්නා ගුවන් යානා වල තාක්ෂණික දෝශ ඇතිවුවහොත් නැවත එය පුහුණු කටයුතු සඳහා යෝග්‍ය තත්වයට පත්කරන තෙක් බලාසිටිය යුතු වේ. එමෙන්ම ගුවන් ගමන් පාලකවරයෙකු සැබෑ පාලන කුටියක් තුල පුහුණුවීම් ලබද්දී ඒ සඳහා සැබෑ මෙහෙයුම් පරිසරය, යෝග්‍ය අවස්ථාවක් වනතුරු බලා සිටිය යුතුය. මෙහිදී පුහුණුව සඳහා ගතවන කාලය වැඩිවන අතර එකවර පුහුණු කලහැකි පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව අවමවේ. නමුත් විඩම්බකයක් භාවිතයත් සමග ඕනෑම අවස්ථාවක

ඕනෑම තත්වයක් කෘතිමව ඇතිකරමින් පුහුණු කටයුතු අඛණ්ඩව සිදුකිරීමට හැකියාව ලැබීම නිසා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පවතින වෘත්තිකයන් සඳහා වූ ඉහළ ඉල්ලුමට සරිලන පරිදි පුහුණු කටයුතු ඉතා කෙටි කාලීනව නිමා කිරීමට හැකියාව ලැබී ඇත.

විඩම්බක භාවිතය තුලින් නිවැරදි ලෙෂ ආරක්ෂාකාරී පරිසරයක් තුල තම වෘත්තීය ඉටුකිරීමට අවශ්‍ය කුෂලතාවය පමනක් ලබාදීමකින් නොනැවතී, බොහෝ කලාතුරකින් ඇතිවිය හැකි අවදනම් තත්වයන්ට සාර්ථකව මුහුණදීම සඳහා ද ඔවුන්ව සූදානම් කිරීම සිදුකෙරේ. දැඩි අවදනම් සහිත අසාමාන්‍ය අවස්ථාවන්ට මුහුණ දෙන ආකාරය පුහුණුකිරීම සැබෑ ජීවිතයේ දී සිදුකල නොහැක. මන්ද එවැනි තත්වයන් සැබෑ ජීවිතයේ දී අත්විඳීමට ලැබෙන්නේ ඉතා විරලවය. එවැනි අවස්ථාවක් පුහුණු අත්දැකීමක් බවට පත්කරගැනීම ඥානාන්විත නොවූ කිසිවෙකු විසින් මුහුණ දීමට අපේක්ෂා නොකරන තත්වයකි. නමුත් විඩම්භකයක් යොදාගෙන මෙවැනි විවිධාකාරයෙන් ඇතිවිය හැකි සෑම අනතුරකටම මුහුණ දී ඒවා සාර්ථකව ජයගන්නා ආකාරය ඉගෙනීමට අවස්ථාව සැලසේ.

තත්වය මෙසේ වුවද බොහෝ කල්පනාකාරී සහ සැලසුම් සහගත ලෙස විඩම්බක පුහුණු කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම සිදුකල යුතුය. මන්ද සැබෑ පරිසරය තුල තම රාජකාරිය කිරීමට අවශ්‍ය සියළුම කුසලතාවයන් හා ආකල්ප විඩම්බනීකරණය කරන ලද පරිසරයකදී ඇතිකරගත හැකිවේද යන්න තවමත් විවාදත්මක කරුණක් වන බැවිනි. විඩම්බනීකරණය කල පුහුණු පරිසරය කෙතෙක් දුරට පුහුණු කරන සැබෑ මෙහෙයුම් පරිසරය පිළිබඳ හැඟීමක් ගෙනදේද යන්න ඉතා වැදගත් වේ. නමුත් ඉතා විචක්ෂණ ලෙස මනා සැලසුමකින් යුතුව හඳුනාගත් පුහුණු අවශ්‍යතාවයන්ට ගැලපෙන පරිදි නිර්මාණය කල සංක්ෂේපනයන් හා යෝග්‍ය ඵලදායී ඇගයීමේ නිමානයන් යොදාගනිමින් පුහුණුවන්නන්ට ප්‍රතිපෝශණය ලබාදෙන ආකාරයට ගොඩනගන ලද විඩම්බක භාවිතය තුලින් මෙම දුර්වලතා මගහරවාගත හැක. මෙය ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කටයුතු මෙන්ම සෑම අංශයකම පුහුණු කටයුතු සඳහා විඩම්බක යොදාගැනීමේ දී අදලවේ.

පුහුණු කටයුතුවල ඵලදයීතාවය ඉතා පුළුල් වූ පරාසයක් තුල පැතිරෙන, සාධක රාශියක් මත රඳපවතී. පුහුණු කටයුතු සඳහා යොදාගන්නා ක්‍රමය ඉන් එක් සාධකයක් පමණි. එයට පුහුණුකරුගේ කැපවීම, උනන්දුව, ආකල්ප, අනෙකුත් දක්ෂතා සහ පුහුණු පරිසරයේ ස්වභාවය ආදී තවත් බොහෝ කරුණු බලපායි. මෙකී සියළුම පුහුණු කිරීම් හා බැඳුණු ගැටළු සියල්ලම විඩම්බක භාවිතය තුලින්ම මගහරවා ගත නොහැක.

යොදාගන්නා විඩම්බකයේ තත්වය මෙන්ම විඩම්බනය කිරීමට යොදාග න්නා සැබෑ පරිසරයේ ඇතිවිය හැකි තත්වයක් පාදක කොට ගොඩනගන ලද සංක්ෂේපණයන්හි තීව්‍රතාවය හා පුහුණු අවශ්‍යතාවයට එහි ගැලපීම ඉතා වැදගත් වේ. මූලික ඉගෙනුම් න්‍යායන්ට අනුගත වෙමින් විඩම්බන අභ්‍යාසයන් සැලසුම් කිරීමේ දී මුල් පියවර ලෙස අදල කාර්යයන් විශ්ලේෂණයට ලක්කොට එකී කාර්යයන් කිරීමට අවශ්‍ය දැනුම, කුසලතාවය හා ආකල්ප හඳුනාගත යුතුය. දෙවන පියවර ලෙස හඳුනාගත් දැනුම සහ කුසලතා ප්‍රගුණකලහැකි ආකාරයේ එයට ඉඩ ප්‍රස්ථා ලැබෙන ආකාරයට විඩම්බන අභ්‍යාසයන් නැතහොත් සංක්ෂේපණයන් ගොඩනැගිය යුතුය. තෙවනුව එකී ලඟාකරගත් කුසලතාවයන් දැනුම හා ආකල්ප මැනිය හැකි ආකාරයට පුහුණුව ඇගයීමේ ක්‍රමයක් සැකසිය යුතුය. අවසාන වශයෙන් පුහුණු ක්‍රියාවලිය අතරතුර දී අඛණ්ඩව පුහුණුවන්නන්ට ප්‍රතිපෝෂණය ලබාදීම සිදුකල යුතුය.

වර්තමානය වනවිට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කටයුතු සඳහා විවිධ මාදිලියේ විඩම්බකයන් භාවිතය බහුලවීමත් සමග එහි ප්‍රශස්ථ භාවිතය තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රමිතිකරණයක් හා නියාමන ක්‍රියාවලියක අවශ්‍යතාවය පැනනැගින. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කටයුතු සඳහා විඩම්බකයන් භාවිතය පිළිබඳ නියාමන කටයුතු ඇමරිකානු ෆෙඩරල් පරිපාලන ආයතනය (FAA) මගින් මූලිකත්වය ගෙන අරඹන ලදි. මෙම ආයතනයන් මගින් විඩම්බකයන් ඒවායේ සංකීරණ බව, යොදාගන්නා පුහුණු අවශ්‍යතාවයන් සහ විඩම්බකයේ පැවතිය යුතු මූලික අවශ්‍යාතාවයන් පදනම්කොටගෙන A, B, C, D සහ 6 (හය) යන බාණ්ඩයන්ට වර්ගකර දක්වා ඇත. මෙමගින් එකී බාණ්ඩයේ පැවතිය යුතු දෘශ්‍යමය හැකියාව, සත්‍යානුරූපභාවය සහ අනෙකුත් අවම අවශ්‍යතාවයන් පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන අතර එකිනෙක පුහුණු අවශ්‍යතා සඳහා අවශ්‍ය කිනම් කාණ්ඩයන්ට අයත් විඩම්බකයන් ද යන්න නිර්දේශ කෙරේ. එමෙන්ම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) මගින් ද "Criteria of the qualification of flight simulators" යන අත්පොත ප්‍රකාශයට පත්කර ඇති අතර එමගින් එහි සාමාජික රටවල් භාවිත කරන ගුවන් නියමු පුහුණු විඩම්බක පිළිබඳ ප්‍රමිතිකරණයක් ඇතිකොට ඇත. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (FAA) ද පුහුණු ආයතන සඳහා සිය රටෙහි ජාතික ගුවන් සේවා අධිකාරීන් හා එක්ව නිසි නියමාන ක්‍රමවේදයන්ට අනුකූලව ක්‍රියාකල යුතු ආකාරය පෙන්වා දී ඇත.

මේවායේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස නුදුරු අනාගතයේ දී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුහුණු කටයුතු සඳහා විඩම්බකයන් භාවිතයෙන් වඩාත් ඵලදයි මුහුණුවරක් ගන්නා බව අපට විශ්වාස කල හැකි වේ.

කුමුදුනී වන්නිආරච්චි
විෂයමාලා විකසන නිලධාරිනී
සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය

කොළඹ රේස් කෝස් පිටිය ගුවන්තොටුපොලක් කල ශ්‍රී ලංකේය ඓතිහාසික

මංගල ගුවන් ගමනෙහි

ප්‍රවෘත්ති වාර්තාව

1903 වසරේ දී රයිට් සහෝදරයන් යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන් ජයගෙන වැඩි කලක් ගතවන්නට පෙර ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් යානයක් ගෙන එන්නට සමත් වී තිබේ. මෙම යානාව බ්‍රවුන්ස් ආණ්ඩුකාරවරයාගේ ප්‍රයෝජනය පිණිස රැගෙන එන්නක් බව පැවසෙන අතර 1911 වසරේ සැප්තැම්බර් මස 11 දින මෙම ගුවන් යානාව රුවන්පැලස් නැවෙන් කොල්ලුපිටිය වෙත රැගෙනවිත් ඇත. නමුත් මෙම ගුවන් යානාව බිම තබා මුදල් අයකර ප්‍රදර්ශණය කරනවා හැර ගුවන් ගත කිරීමට කිසිදු වෑයමක් දරනු නොලබනු දුටු එවක මෙරට සිටි හර් ඔස්ටර් නම් ජර්මන් ජාතිකයෙකු තවත් ගුවන් යානාවක් මෙරටට ගෙන්වා ඇති බව ඉතිහාස වාර්තා දක්වා සිටී.

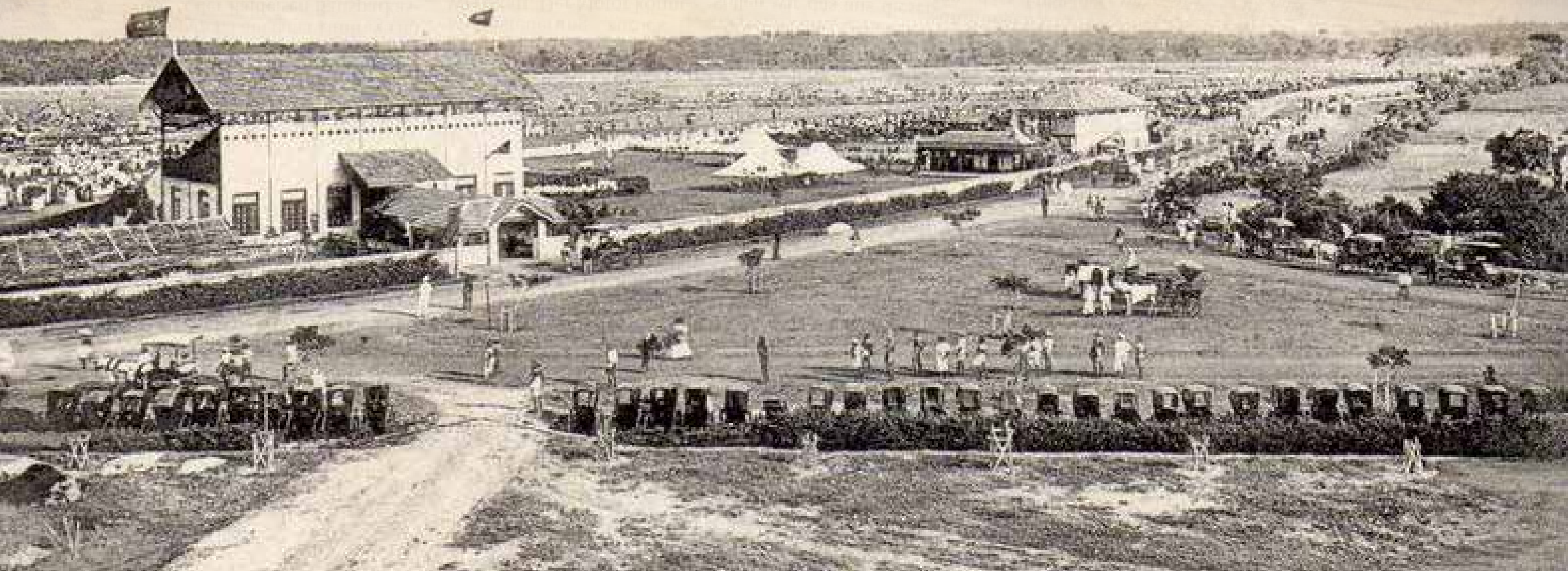
ජර්මන් ජාතික හර් ඔස්ටර්

1911 දෙසැම්බර් මස 25 දින මෙම යානාව පියාසර කරවීමට අයිතිකාර හර් ඔස්ටර් තීරණය කරන ලද අතර ඒ වෙනුවෙන් ආණ්ඩුවෙන් අවසර ලබා ගෙන ඇප ලෙස රු. 5000 ක් ද තැම්පත් කරන ලදි. මෙම අවස්ථාව දැක බලා ගන්නට අවස්ථාව හිමිවූ සීමිත පිරිස අතර සිටි "සිලෝන් ඔබ්සවර්" පත්‍රයේ නියෝජිතයා ඒ ඓතිහාසික අවස්ථාව විස්තර කර තිබූ ආකාරය 1983 වසරේ අප්‍රේල් මස පලවූ කල්පනා පුවත්පතෙහි සටහන් තබා තිබූයේ පහත අයුරිනි.

1911 උඳුවප් මස නත්තල් දින අළුයම ශ්‍රී ලංකා මිහිතලය මත සිට ප්‍රථම ගුවන් යානයක් යාත්‍රා කරනු දැක ගැනීම සඳහා අවස්ථාව ලැබී මුලින්ම එහි පැමිණ සිටි "සිලෝන් ඔබ්සවර්" පත්‍රයේ නියෝජිතයා ඒ ඓතිහාසික අවස්ථාව කදිමට විස්තර කර ඇත.

"මේ හිමිරැදිරි උදෑසන හිරු ඇත ක්ෂිතිජයෙන් එබිකම් කරද්දී ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන සිදුකරන ලදි. දේශගුණය ඉතා හිතකර වූයේ ය. දැඩි හිරු එළියෙක් නොතිබූ මුත් වැස්සක් ද නොවිණි. මඳ සීතලක්ද දැනේ. එහෙත් වේගයෙන් හමන සුළඟක් නොවීය. එය ගුවන් නාවිකයාට පහසුව පිණිසම වූවා විය හැක. තවමත් පැවති මඳ අඳුර ඔස්සේ පොලිස් නිළධාරීන්, කාර්මිකයින් හා කුලීකාරයින් කිහිපදෙනෙක්ද මේ මංගල ගුවන් ගමන පිළිබඳ පෙරමග සූදානම් කරමින් සිටිය හ. ඒ. පී. පී. හයිඩ් මහතා හා එතැනට පැමිණ සිටි එකම කාන්තාව වූ හයිඩ් මහත්මියද හර් ඔස්ටර් ගේ ජර්මන් ජාතික හිතවතුන් පිරිසක් ද ඇතුළුව විස්සක් පමණ දෙනා කුරුඳුවත්තේ රේස් පිටියට එක්රොක්ව සිටියහ. හරියටම හය පසුවී මිනිත්තු දහයකින් හර් ඔස්ටර් එහි පැමිණියේ ය. ඔහුට ගමන් මග වැරදීයාම පමාවට හේතු වී තිබිණ.

තුරඟ තරඟ පිටියේ "ග්‍රෑන්ඩ් ස්ටෑන්ඩ්" දර්ශණ පථය යාබද කූඩාරමක රඳවා තිබූ ගමනට අවශ්‍ය ගුවන් යානය දැකුම්කළු එකක් විය. මූලික කටයුතු හමාර කිරීමට වැඩි වේලාවක් ගත නොවිණි. හර් ඔස්ටර් හිස් ආවරණ සහිත ගුවන් නියමු ඇඳුමෙන් සැරසී පැමිණ වයර් ආදිය අතගා බලා තෙල් ද යෙදුවේය. සුක්කානම ද දෙතුන් වරක් කරකවා බැලීමෙන් පසු ඔහු නියමු අසුනෙහි හිඳගති. ඊට පසු ප්‍රේරකයේ ක්‍රියාකාරීත්වය ද අත්හදා පරික්ෂා කළේය. ඒ.



ලූඩෙක් නමැත්තා ඉතා ප්‍රවේසමෙන් ප්‍රේරකය තුන් වරක් කරකවා එය ක්‍රියාත්මක වූ පසු සැණෙකින් පසෙකට පැන ගත්තේ ය. ප්‍රේරකය ඉතා වේගයෙන් කරකැවෙන්නට වී එය එය මැෂින් තුවක්කුවකින් නැගෙන හඬක් වැනි ශබ්ධයක් නොනවත්වා නදදිණ ඉන් නැංවුණු සුලං ප්‍රවාහය ගලා හැලෙන ජල ධාරාවක් සේ වේගවත් විය. අවට වැඩී තිබූ තණකොළ ගස් මිහිමත සමතලා වුණි. යානයේ සිටි නියමුවා සිට ගත්තෙත් ඔහුගේ අඟලුම් ඉරා දැමීමට තරම් සමත් සුළං පහරකට හේ ගොදුරු විය.

යන්ත්‍රයේ ක්‍රියාකාරීත්වය අත්හදා බැලීමෙන් පසු යානය බැඳ තිබූ ර හැනින් එය මුදු හරින ලදි. ප්‍රේරකය තවත් වේගයෙන් කරකැවිණ. එදෙස බලා සිටිය වුන් එහි සැල සුළං පහරට අසු නොවනු පිණිස සැනෙන් ඇත් මැත් වූහ. කුඩුවකින් එළියට පිවිසි දැවැන්ත පක්ෂියෙකු මෙන් යානය කුඩාරමෙන් එළියට ඇදින. මුලදී සෙමින් ගමන් කළ මුත් "ග්‍රෑන්ඩ් ස්ටෑන්ඩ්" පථය පසුකොට වමට හැරී යාර දෙතුන් සියයක් පමණ බිම දිගේ ගොස් ආපසු හැරී නියම ගමන් මගට පිවිස යාත්‍රා කරන්නට විය. සැඩ සුළඟක් මෙන් පැයට සැතපුම් 30 ක පමන වේගයෙන් ඉදිරියට එය යද්දී වැඩුණු රැවුලෙන් ගහණ නියමුවාගේ මුහුණේ රැඳී තිබූ ඉරියව් එය සෙල්ලම් ගමනක් නොවන බැව් මොනවට පැහැදිලි කළේය. අවට සිටි නරඹන්නන් විෂ්මයෙන් මුස පත්ව සිටියදී ගුවන් යානය ඉහළ අවකාශය බලා පියාසර කරන්නට විය. එය ඉතා දැකුම්කළු අපූර්වතම දර්ශණයක් විය. යානය අඩි 50 ක් පමන ඉහළ ගොස් තරමක් පහළ බසින්නට වී යලි උඩ නැංගේ ය.

මෙසේ ගුවන සිසාරා යත්ම බලාපොරොත්තු රහිතව එහි වම්පස වේගයෙන් ගැස්සී එය අඩි 15 ක් පමන පාත්වීමෙන් පසු මුළු යානයම වෙව්ලීමකට බඳුන් වී එක් පසකට ඇලවී පාත්වන්නට විය. තුවාල වූ කුරුල්ලකු මෙන් ඇලවී කඩාවැටෙන්නට වූ එය "තඩ්" යන අනුකරණයෙන් මඩ ගොහොරුවකට පතිත විණ. එය එසේ වැටීමට මොහොතකට පෙර රවුමට කරකැවී "ග්‍රෑන්ඩ් ස්ටෑන්ඩ්" දර්ශණ පථයට වැදහොත්තේය.

බලාසිටියවුන් නැගු කෑ කෝ ගැසීම් හා විපාල හඬ තනී වී ගියේ කඩා වැටුනු යානයෙන් හර් ඔස්ටර් නිරුපද්‍රිතව බිමට බැස එහි අත්තටු යනාදිය පිරික්සන්නට වූ විටය. ඔස්ටර්ට මෙහිදී කිසිදු අනතුරක් වූ බව නොපෙණුනු අතර යානයේ යන්ත්‍රයටද හානි වී නොතිබිණ. එහි අත්තටු සවිකර තිබූ යකඩ කම්බි බුරුල්වී තිබුණු අතර විශාලතම හානිය වූයේ යානයේ යන්ත්‍රයට යටින් තිබූ තහඩුව දරුණු ලෙස පොඩි පට්ටම්වී තිබීමයි. එහි රෝද දෙකද බකල් ගැසී තිබිණ. තවද යානයට සවිකළ ලී තට්ටුවක් ද දෙදරා ගොස් තිබිණ.

නමුත් ඒ වීර නියමුවා කිසිදු පසුතැවීමකින් හෝ කලබලයකින් තොරව වහා කුඩාරම තුලට වැදී එහි තිබූ අතිරේක රෝදයක් ගෙනැවිත් අනිකුත් කාර්මියින්ගේ ද සහායෙන් අබලන් වූ රෝද දෙක වෙනුවට යානයට සවි කලේය. ඊට පසු කුලී කාරයන් පිරිසක් ලවා උණ බටවල ආධාරයෙන් ද යානය සමබර වන සේ තනි රෝදය මත තිබිය දී තල්ලුකරගෙන ගොස් ආපසු එය කුඩාරමේ ගාල් කොට තැබුවේ ය. අනතුරුව එය පිළිසකර කිරීමේ හැකියාව ගැන සලකා බැලූ ඔස්ටර් තව දින දෙක තුනකින් තමා යලිත් ඒ යානය පදවන බැව් අනාවරණය කළේ අප්‍රතිහත ධෛර්යය කිනි. සිදුවූ අනතුරට හේතුව සොයා බැලීමේ දී තුරඟ තරඟ පිටිය හරහා ඉහළින් ඇද තිබූ යකඩ කම්බිය ගැන නොසලකා යානය පැදවීම ඊට හේතු වූ බැව් හෙළිවිය. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම වරට සිදුවූ ඒ ගුවන් ගමන හා ඒ සමග එළැඹි අනතුර ජීවිත හානියකින් තොරව කෙළවර වූයේ හර් ඔස්ටර් ගේ දක්ෂකම නිසා බැව් එහි සිටි පිරිසට අමුතුවෙන් අවබෝධ කළයුතු නොවීය."

(උපුටා ගැනීම කල්පනා පුවත්පත 29 වන කලාපය 1983 අප්‍රේල් මස, විශේෂ ස්තුතිය ජාතික ලේඛනාරක්ෂක මණ්ඩලය)

අඩි 35000 ක ඉහළදී වයි-ෆයි ක්‍රියා කරන්නේ කෙසේ ද? බොහෝ ගුවන් සමාගම් වයි-ෆයි නොදෙන්නේ ඇයි?

ගුවන් ගමනක දී බොහෝ විට අපට ඩිජිටල් තාක්ෂණ භාවිතාවෙන් ඉවත් වීමට සිදුවෙයි. බොහෝ විට ගුවන් ගමනක දී අපට දුරකථන ඇමතුම්, විද්‍යුත් ලිපි සහ කෙටි පණිවුඩ ආදියෙන් ඉවතව සිටීමට සිදුවේ. නමුත් නව තාක්ෂණ දියුණුවත් සමග මේ තත්වය ඉවත් වී යන බව පෙනේ.

ගුවන් යානයක් තුලදී අන්තර්ජාල පහසුකම් ලබා දීම දැන් ක්‍රමයෙන් වේගවත් සහ ලාභ දායි වී ඇති අතර බොහෝ පිරිමැසුම් දායක සහ අනෙකුත් ගුවන් සමාගම් මේ පහසුකම ලබා දෙමින් සිටී. ඒ අනුව ගුවන් ගමනක් නිසා විද්‍යුත් ලිපියක් මග හැරී ගිය බව සඳහන් කිරීමට අවශ්‍ය නොවේ. එහෙක් අඩි 35 000 ක් පමන ඉහළින් ගමන් කරන ගුවන් යානා තුල වයි-ෆයි ක්‍රියාත්මක වන්නේ කෙසේද?

එක් ක්‍රමයක් වන්නේ භූමියෙහි පිහිටා ඇති ජංගම දුරකථන සන්නිවේදන කුලුණු මගින් ඉහළට යොමු කරන සංඥා ගුවන් යානයේ බඳෙහි පහළින් ඇති ඇන්ටනාවක් මගින් ග්‍රහණය කර ගැනීමෙන් අන්තර්ජාල පහසුකම් ලබා ගැනීමයි.

ගුවන් යානය එක් එක් ගුවන් කලාප වලට ගමන් කිරීමේ දී ඒ ආසන්නයේ තිබෙන කුලුණු මගින් සම්බන්ධතාව ඇති කර ගන්නා අතර අන්තර්ජාල භාවිතයට මේ නිසා බාධාවක් ඇති නොවේ(සෛද්ධාන්තිකව). ගොඩ බිමේ දීත් ගමන් කරන විට ජංගම දුරකථන මේ ආකාරයට කුලුණෙන් කුලුණට සම්බන්ධතාවය ඇති කර ගනී.

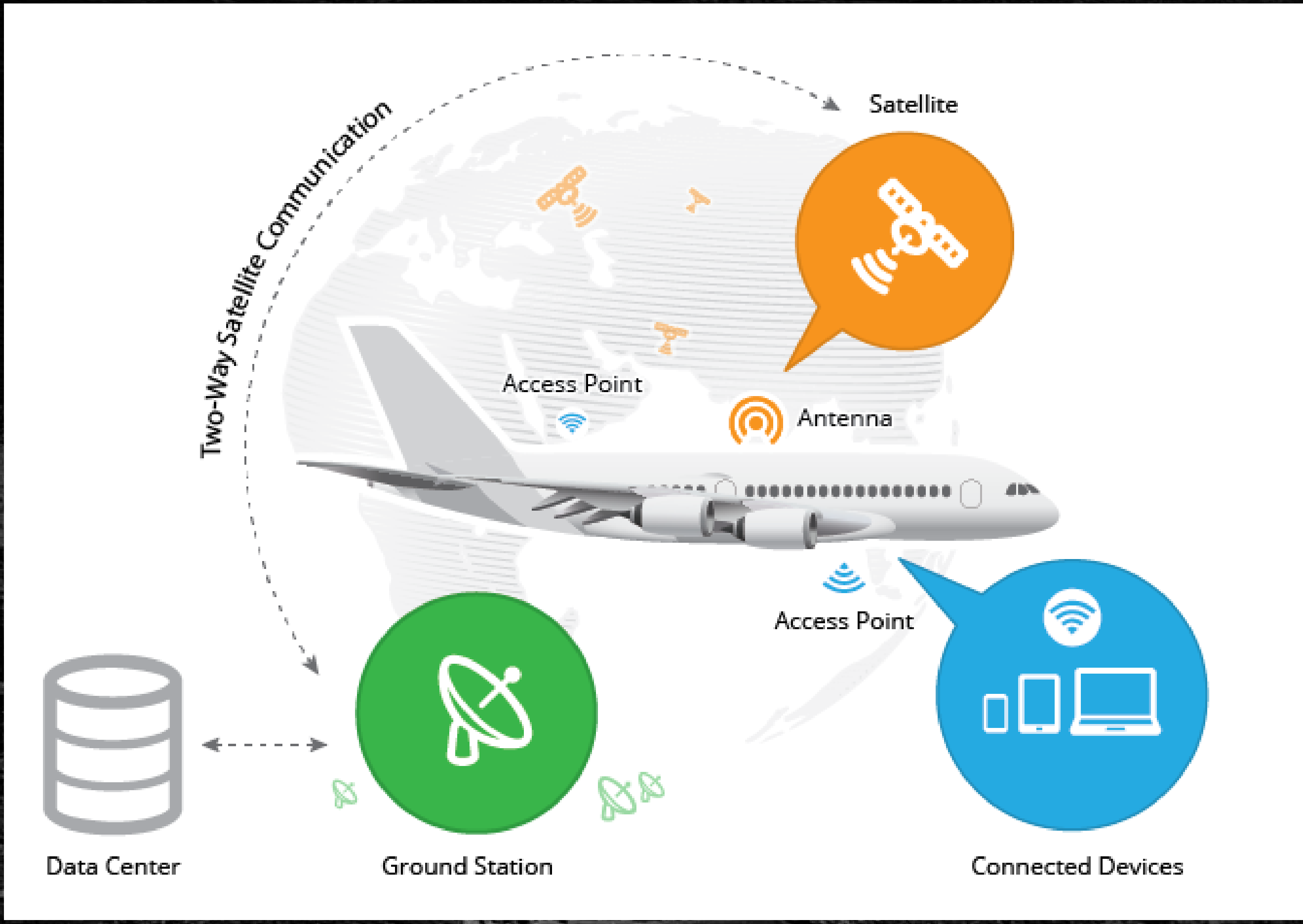
දෙවන ක්‍රමයේ දී චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගනී. පෘතුවියට කිලෝමීටර 35000 ක් පමන ඉහළින් රඳවා ඇති සන්නිවේදන චන්ද්‍රිකා මගින් පොළොව හා ගුවන් යානා සම්බන්ධ කරයි.එමගින් අන්තර්ජාල සම්බන්ධතා ඇති කර ගනී.
මෙම චන්ද්‍රිකා මගින් රූපවාහිනී විකාශණයන්, යුධමය තොරතුරු ලබා ගැනීම, කාලගුණ තොරතුරු ලබා දීම ආදිය සිදු කරනු ලබයි.

ගුවන් යානයේ ඉහළින් ඇති ඇන්ටනාවක් මගින් ගුවන් මගීන්ගේ ජංගම දුරකථන, පරිගණක ආදිය ආසන්නතම චන්ද්‍රිකා සංඥා සමගින් සම්බන්ධ කරයි. එම චන්ද්‍රිකාව මගින් ගුවන් යානය හා ගොඩ බිම අතර සම්බන්ධතාව ඇති කරනු ලබයි. ගුවන් යානව තුල සවි කර ඇති රවුටරයක් මගින් යානය ඇතුලත වයි-ෆයි සංඥා බොදා හරිනු ලබයි.(

ගුවන් යානව තුළ අන්තර්ජාල සම්බන්ධතා මන්දගාමි වන්නේ ඇයි?

තාක්ෂණය ඉතාමත් වේගයෙන් දියුණු වුවත් එය ඉතා ඉහළ තත්වයක් ලබා දීම සඳහා නිරන්තරයෙන් ම උත්සාහ කරයි.

ඇමරිකාවේ දී මුලින් ම "වර්ජින් ඇමරිකා" ගුවන් සේවයේ ගුවන් යානා වල වයි-ෆයි පහසුකම් ලබා දෙන විට එහි භාවිතා කරන ලද ලැප්ටොප් පරිගණක කිහිපය සඳහා 3 එඉච් වේගයක් පවත්වා ගැනීම ප්‍රමාණවත්



විය. එහි දී වීඩියෝ භාවිත කිරීම සීමා කර තිබුණි. එහෙත් දැන් සෑම මගියෙකු ළගම අන්තර්ජාල පහසුකම් සහිත කුමන හෝ උපකරණයක් තිබෙන අතර අසීමිත වැඩසටහන්, වෙබ් අඩවි, සේවාවන් ආදිය භාවිතා වේ. මේ නිසා නිරන්තරයෙන්ම වැඩි වේගයක් අවශ්‍යය වුවත් භාවිතය ඉහළ නිසා වේගය අඩුවේ.

වර්ථමානයේ දී චන්ද්‍රිකා මගින් 12 Mbp වේගයක් ලබාදෙන නමුත් චන්ද්‍රිකා නඩත්තු කිරීම සහ ඒවායේ කාර්යක්ෂම බව ඉහළ නැංවීමේ නඩත්තු කටයුතු ආදියට ඉතා ඉහළ පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වේ.

එක්සත් රාජධානියේ විදුලි සංදේශ නියාමන ආයතනයට අනුව 2016 වර්ෂයේ දී නිවසකට ලබා දෙන අන්තර්ජාල සම්බන්ධයේ සාමාන්‍ය වේගය 28.9 Mbp පමණ වූ අතර ඒ අනුව ගුවන් යානයක සපයන අන්තර්ජාල පහසුකම් වල වේගය වැඩි කිරීමට තවත් බොහෝ දේ කළ යුතුව ඇත.

ගුවන් යානා තුළ වයි-ෆයි මිළ අධික ඇයි ?

තාක්ෂණය සහ ගුවන් යානා කර්මාන්තය ලාභයට ලැබෙන දෙයක් නොවේ. අමතර ඇන්ටනාවක් ගුවන් යානයේ සවි කිරීම යනු ඉදිරියට යන බලයට ප්‍රතිරෝධී බලය වැඩි වීමට බලපාන අතර ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවට ද බලපෑමක් කරයි. ඒ වියදම්, නඩත්තු කටයුතු සහ ඉංජිනේරු කටයුතු සඳහා යන වියදම් ද අවසානයේ පාරිභෝගිකයාට දැරීමට සිදු වේ. ගුවන් යානා සමාගම් වලට අනුව මේ වියදම ද වෙනස් වන අතර ඔවුන් ලබා දෙන පහසුකම් ද වෙනස් වේ. උදාහරණයත් ලෙස සමහර ගුවන් සමාගම් පළමු මෙගාබයිට් 10 නොමිලේ ලබා දී ඉන් පසුව මිල අයකිරීම සිදු කරයි.

අනාගතයේ දී මෙය වේගවත් වේ ද?

අනිවාර්යයෙන් ම ඔව්. ලෝකයේ බොහෝ ගුවන් සමාගම් අන්තර්ජාල පහසුකම් සපයන ආයතන සහ සන්නිවේදන ආයතන එක්ව භූමියේ පිහිටි විදුලි සංදේශ කණු හා වයි-ෆයි ලබා දීම සඳහා ම වැඩි දියුණු කරන ලද චන්ද්‍රිකා උපයෝගී කරගෙන මේ පහසුකම වැඩි දියුණු කිරීමට නිරන්තර පරීක්ෂණ සිදු කරනු ලබන අතර ඉදිරියේ දී වඩා වේගවත් අන්තර්ජාල පහසුකමක් ගුවන් යානා තුළදී ලැබෙනු ඇත.

ඉදිරි වර්ෂ කිහිපය ඇතුලත භාවිතයේ පවතින ගුවන් යානා වලින් අඩකටත් වඩා අන්තර්ජාල පහසුකම් සහිත ගුවන් යානා බවට පත්වනු ඇතැයි ආයතනය පවසයි. ඉදිරියේ දී ඩොලර් බිලියන ගනනක ආදායම ලැබෙන බව ඔවුන් වැඩිදුරටත් පවසා ඇත.

සංකේත පද්ධති හා අක්ෂර මාලාවන් (Codes & Alphabets)

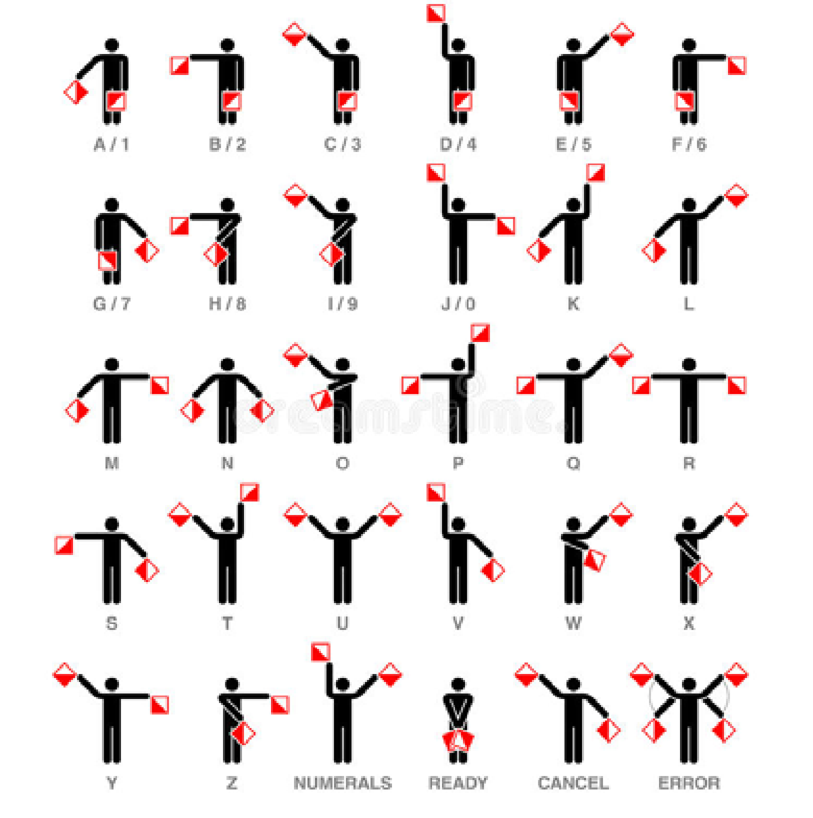
SOS ජාත්‍යන්තර සම්මත පිළිගත් ආපදා සංඥාව (Save Our Soul - මෙම අකෂර ත්‍රිත්වය මගින් කිසිම භාෂාවකින් වෙනත් කිසිම අදහසක් ලබා නොදේ)

පුරාණයේ සිටම මිනිසාට ස්න්නිවේදනයේදී, එම අන්ත දෙක අතර පවතින පරතරය විශාල අභියෝගයක් විය. නමුත් ඔහු තම පරිකල්පනය මගින් ලබාගත් තාක්ෂණය හසුරුවමින් ක්‍රමයෙන් එම පරතරය අඩුකර මුලු විශ්වයම තම අත්ල මතට ගෙනගොස් ඇත. ඔවුන් මුලු විශ්වයම එකම ගම්මානයක් බවට පත්කර ඇතැයි උදම් අනනමුත් තවමත් ලෝකයේ ගම්මාන විශ්වයන් ඇති බවට අප අමතක නොකල යුතුය.

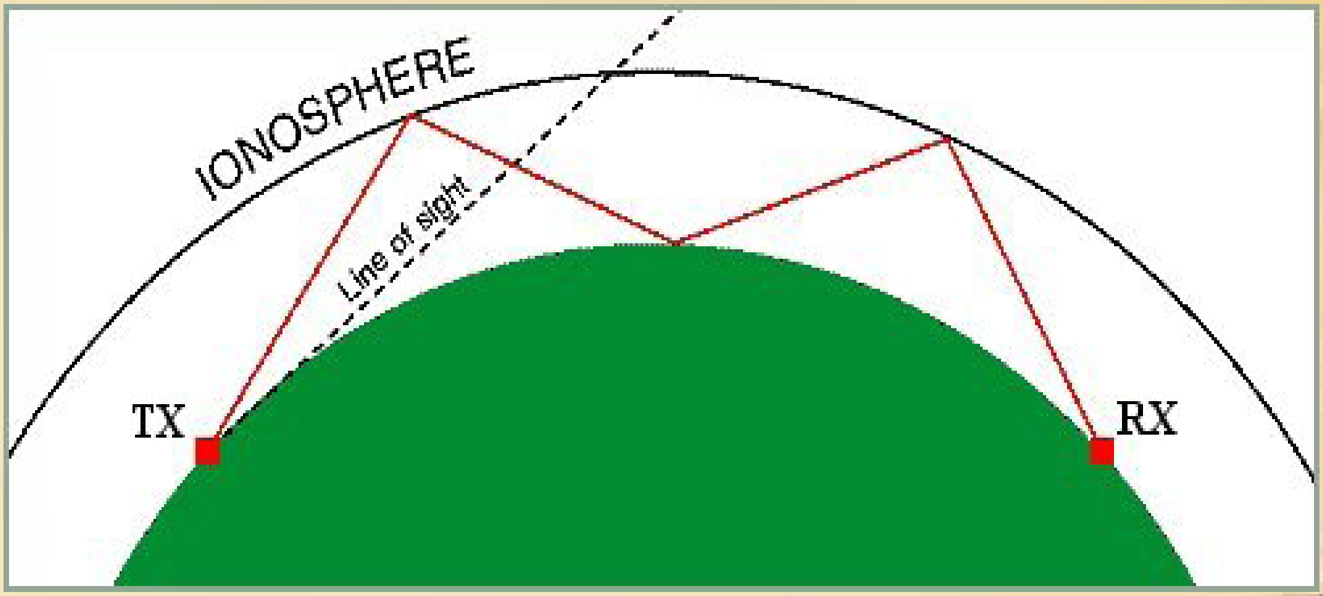
අතීත ශිෂ්ඨාචාරයන් හිදී, දුර පිහිටි ස්ථානයකට පනිවිඩයක් ලබාදීමට අවශ්‍ය වූ විට, බෙර හැඬවීම, ගිණිගොඩක් දල්වා දුම් ඇතිකර හා රාත්‍රීයේදී නම් එහි ආලෝකයේ ත්‍රීව්‍රතා පරාසයන් යොදාගෙන සහ විශාල වර්ණවත් රෙදි ප්‍රදර්ශණය (කොඩි/ ධජ නොවේ) කරමින් ඉතාමත්ම සීමිත සංඥා මගින් සීමිත තොරතුරු ප්‍රමාණයක් සන්නිවේදනය කරන ලදි. මෙම ක්‍රියාවලිය තවත් දියුණු කරමින් පසුකාලීනව ර්තල යොදාගෙන හා පක්ෂීන් (විශේෂයෙන්ම පරවියන්) යොදා පණිවුඩ හුවමාරුව සිදුකරණු ලැබූව මුත්, පෙර පරිදිම යැවිය හැකි තොරතුරු ප්‍රමාණය ඉතා සීමිත විය.

කාලයත් සමග ඉදිරියට ගමන් කිරීමේ දී මිනිසා සන්නිවේදනය සඳහා කොඩි වර්ග යොදාගෙන ක්‍රමයක් නිර්මාණය කරනු ලැබුහ (SEMAPHORE). මෙම කොඩි පිහිටුවීමේ හා ලෙළවීමේ ආකාරය අනුව ඒවාට නිශ්චිත අගයන් ලබාදී තොරතුරු හුවමාරුව සිදුකරන ලදි. මෙම ක්‍රමය ඉතාමත්ම දියුණු ක්‍රමයක් වූ අතර වර්ථමානයේ ද ගුවන් හා නාවික මෙහෙයුම් සඳහා භාවිත කරනු ලබයි. තවද ඉදිරියේදී අප සාකච්ඡාවට ගන්නා සංකේත පද්ධතීන්හි අඩිතාලම ද මෙම කොඩි වර්ග වේ. මෙහිදී සන්නිවේදනය කරනු ලැබූයේ, පැහැදිළිව පෙනෙන ස්ථාන දෙකක් අතර සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවා දුර දක්නයන් මගින් නිරීක්ෂණය කරමින් පනිවිඩ හුවමාරුවේ යෙදීමෙනි.

මෙම කොඩි ක්‍රමය තාක්ෂණික වශයෙන් හඳුන්වන්නේ විද්‍යුත්මය නොවන ටෙලිග්‍රාෆ් (Non-electric Telegraph) ලෙසය. මෙම ක්‍රමය සංවර්ධනය කර හඳුන්වාදීමේ ගෞරවය හිමි වන්නේ ක්ලූඩ් චැප් (Claude Chappe) හටය. ඔහු මෙය වර්ශ 1794 දී හඳූන්වනු ලැබූහ. මෙහිදී සංඥා නිරීක්ෂණය කරමින් සන්නිවේදනය කරනු ලැබූ නිසා ප්‍රකාශ ටෙලිග්‍රාෆය (Optical Telegraph) ලෙසද ඇතැම් අවස්ථාවල හඳූන්වා දෙන ලදි. මෙම



(රූපසටහන 01 කොඩි අක්ෂර මාලාව – Flag Based Alphabet)



(රූපසටහන 03

ක්‍රමයේ දී මූලිකව භාවිත කරනු ලැබුයේ රතු, කලු හා කහ යන වර්ණ කොටස් සහිත කොඩි දෙකක් අත් හා පා විවිධ ඉරියව් වෙත ගෙන යමින් සිදුකරනු ලබන නිරූපනයන් හට අගයන් (අක්ෂර)ලබා දී එම සංඥා සාමූහිකව නිර්වචනය කරමින් පනිවිඩය තේරුම් ගැනීම සහ පිළිතුරු සැපයීමයි. (රූපසටහන 01 කොඩි අක්ෂර මාලාව – Flag Based Alphabet)

ඉහතින් සඳහන් කරන ලද සියලුම ක්‍රම සඳහා, ප්‍රධාන ලෙස කාලගුණය මගින් විශාල ලෙස බලපෑම් ඇතිකරන ලදි. තවද පක්ෂීන් යොදා ගැනීමේදී හැර අනෙක් සියලුම ක්‍රම වලදී අඛණ්ඩ සරළ රේඛීය දර්ශණ පථයක් (Line of Sight) පැවතිය යුතුවේ.

විදුලිබලය පිළිබඳ අනාවරනයත් සමගම ඒ ආශ්‍රිත නිශ්පාදනයන් සෑම අංශයක් කෙරේම අති විශාල බලපෑමක් ඇති කරමින් දැඩි ආක්‍රමනයක් සිදුකරන ලදි. මෙය සන්නිවේදනයේ දී ප්‍රධාන ලෙස භාදකයක්ව පැවති ආලෝකය නැමති සාධකය බිඳ දමන ලදි. අතීතයේ දී ගිනිමැල යොදා කරන ලද තොරතුරු හුවමාරුව වර්ණවත් ආලෝක සංඥා භාවිත කරමින් හා පරිසර අවම ආලෝක තත්වයන් යටතේ දී තොරතුරු හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන ආලෝකවත් කරමින් වඩාත් කාර්යක්ෂම ලෙස සන්නිවේදනය සිදුකරන ලදි. විද්‍යුතය භාවිතයෙන් චුම්භකත්වය නිර්මාණය කිරීම, අනාවරණය කර ගැනීමත් සමගම සන්නිවේදනය සඳහා තිබූ සියලුම බාධක සුනුවිසුණු වූවා යැයි කිව හැක. මෙහිදී අප මුලින්ම සඳහන් කළ හැකි නිර්මාණය වන්නේ ටෙලිග්‍රාෆ් යන්ත්‍රයයි.

වර්ෂ 1809 දී සැමුවෙල් සෝමරිංග් (Samuel Soemmering) විසින් රැහැන් 35 ක් සහ ජලයේ ගිල්වූ රත්‍රන් ඉලෙක්ට්‍රෝඩ (Gold electrodes) භාවිත කර අඩි 2000 ක් දුරකට සංඥා සම්ප්‍රේශණය කරන ලදි. මෙම ඇටවුම ටෙලිග්‍රාෆ් යන්ත්‍රයේ දළ (crude) සැකැස්මක් ලෙස හඳුන්වා දිය හැක.

මෙම ඇටවුම වඩාත් සංවර්ධනය කර ඇමරිකානු ජාතික හැරිසන් ඩේයර් (Harrison Dyar) විසින් 1828 දී විද්‍යුත් පුළිඟු (Electrical sparks) මගින් සංඥා සම්ප්‍රේෂණය කරමින් විශේෂිත රසායන ද්‍රව්‍යය මගින් නිර්මිත කඩදාසි පටිවල තිත් සහ කෙටි ඉරි සළකුණු (Dots and Dashes) ලෙස තොරතුරු සම්ප්‍රේශණය කරන ලදි.

එලෙම බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික විලියම් ස්ටර්ජන් (William Sturgeon) විසින් 1825 දී නිර්මාණය කරණු ලැබූ විද්‍යුත් චුම්බකය, සන්නිවේදන ක්ෂේත්‍රයේ පමනක් නොව වර්ථමානයේ පවතින තාක්ෂණයේ ද ඉතාම ඉහළ කොටසක් හිමිකරගන්නා නිර්මාණයක් වේ.

(රූපසටහන 02 – මෝස් සංකේත පද්ධතිය (Morse Code)

A ·–	J ·–––	S ···	1 ·––––
B –···	K –·–	T –	2 ··–––
C –·–·	L ·–··	U ··–	3 ···––
D –··	M ––	V ···–	4 ····–
E ·	N –·	W ·––	5 ·····
F ··–·	O –––	X –··–	6 –····
G ––·	P ·––·	Y –·––	7 ––···
H ····	Q ––·–	Z ––··	8 –––··
I ··	R ·–·	0 –––––	9 ––––·

මෙම නිර්මාණය ආධාරයෙන් ප්‍රථම වරට, වර්ෂ 1830 දී ඇමරිකානු ජාතික ජෝෂප් හෙන්රි (Joseph Henry) විද්‍යුත් චුම්බකයන් යොදා ගනිමින් සැතපුමක් පමන දුරට සංඥා සම්ප්‍රේශණය කරන ලද බව වාර්තා වේ. නමත් බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික විලියම් කුක් සහ චාල්ස් වෙට්ස්ටෙන් (William Cooke and Charles Wheatstone) 1837 දී මෙම ටෙලිග්‍රාෆ් යන්ත්‍රයෙහි යොදා ගන්නා "විද්‍යුත් චුම්බක පද්ධති මූලධර්ම" සඳහා පේටන්ට් (Patent) අයිතිය ලබාගන්නා ලදි. ඒසේ වුවද මෙම සියලු නිර්මාපකයන් අභිබවා මෙම මූලධර්මය වඩාත් ප්‍රායෝගික හා වඩාත් සාර්ථක වානිජමය අගයක් සහිතව, ටෙලිග්‍රාෆ් පද්ධතියක් ලෙස සංවර්ධනය කර ස්ථාපනය කිරීමේ ගෞරවය හිමිවන්නේ සැමුවෙල් මෝර්ස් (Samuel Morse) හටය. මොහු විසින් තොරතුරු සම්ප්‍රේශණය වඩාත් කාර්යක්ෂම කර ගැනීම සඳහා "මෝස්" නමින් විශේෂිත සංඥා (Morse Code) හඳුන්වා දෙන ලදි (රූපසටහන 02 – මෝස් සංකේත පද්ධතිය (Morse Code). මෙම සංඛේත පද්ධතිය කුඩා ඉරි සහ තිත් වලින් සමන්විත වේ (dots and dashes)¡ මෙම ටෙලිග්‍රාෆ් ජාලය වඩාත් ව්‍යාප්ත වීමත් සමගම විශේෂිත පුහුණුවක් ලැබූ ක්‍රියාකරුවන් මෙම සේවාව සැපයීම සඳහා යොදා ගන්නා ලදි. නමුත් කෙටි කළකින්ම ඉතාමත්ම ජනප්‍රිය වූ සහ වේගවත් ව්‍යාප්තියන් ලැබූ ටෙලිග්‍රාෆ් ජාලය නිහඬකරවීම 1876 දී ඇලෙක්සැන්ඩර් ග්‍රැහැම් බෙල් (Alexander Graham Bell) විසින් දුරකතනය ඉදිරිපත් කිරීමත් සමග සිදුවිය. නමුත් මෝස් සංඛේත පද්ධතිය වර්ථමානයේ දී ද සන්නිවේදනයේ දී භාවිතා වේ.

"ඉතා ඉහළ බුද්ධියක් ඇති ඉංජිනේරුවන්ට හෝ විද්‍යාඥයින්ට වඩා සාමාන්‍ය කාර්මිකයන්ට විශාල ලෙස නව නිපැයුම් ලොවට හඳුන්වා දීමට හැකිවී ඇත්තේ, ඔවුන් තම නිර්මාණය ගැන හිතනවා විනා එහි විද්‍යාත්මක තාක්ෂණය ගැන විශ්ලේෂණය කිරීමට නොයන බැවිනි - ගුග්ලිමෝ මාකෝනි"

බෙල් විසින් ඉදිරිපත් කල මෙම උපකරණය (රැහැන් රහිත දුරකතනය) එකල සමාජය දැඩි කම්පනයට පත්කල නිර්මාණයක් වූයේ එමගින් පුද්ගලයන් හා සජීවීව සංවාදයෙහි යෙදීමට හැකි වූ නිසාවෙනි. එකල දුරකතනය භාවිතයට තිබූ අවහිරයන් වූයේ එම පහසුකම ලබාගැනීමට විශාල වියදමක් දරා රැහැන් ඇදිය යුතු වීම හා විශාල ලෙස හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවා පුහුණු ශ්‍රමිකයන් යෙදවීම වැනි කරුණුයි.

දුරකතන සංවාදයෙහි යෙදීමේදී ඇතිවූ අනෙක් දුෂ්කරතාවය වූයේ එක හා සමාන වදන් භාවිතයේ දී එම වදන් පැහැදිලිව ශ්‍රවණය නොවීම නිසා වැරදි වැටහීම් සහ විශාල අර්බුද ගනනාවක් නිර්මාණය වීමයි. මෙය රටින් රට විවිධ ජාතීන් තම අනන්‍යය උරුවට භාෂාව හැසිරවීමේ දී තවත් සංකීරන විය. එමගින් සංවාදයන් හී නොපැහැදිලි අවස්ථාවලට විවිද අර්තකථන ලැබිණ. මෙම විශමතා වලක්වා ගැනීමට ජාත්‍යන්තර සම්මුතියකට අනුව සම්මත අක්ෂර හා ශබ්ධ මාලාවක් හඳුන්වාදී භාවිතයට ගන්නා ලදි (වගුව 1 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා අක්ෂර හා ශබ්ද මාලාව) මෙම වදන් මාලාව ආශ්‍රයෙන් ඉතා පැහැදිලිව අනවශ්‍ය නිවාරදි තොරතුරු සමග සංවාදයෙහි යෙදිය හැකි විය.

වර්ෂ 1901 දී ලෝකය උඩු යටිකුරු කරමින් ගුග්ලිමෝ මාර්කෝනි (Guglielmo Marconi) විසින් පළමු රේඩියෝ සංඥාව විකාශව (Broadcast) කිරීමත් සමගම එතෙක් මහ සයුරෙහි ප්‍රදීපාගාර දුෂ්කර ප්‍රදේශයන් (වනාන්තර/ කාන්තාර) හි පර්යේශණ වල නියැලෙන ගවේශකයන්, විශේෂ මෙහෙයුම් වල යෙදෙන හමුදා අනුබන්ධයන් තව දුරටත් තනිවූ ඒකක හෝ පුද්ගලයන් නොවූහ. ඔවුන්ගේ තොරතුරු අපේක්ෂාවෙන් තවදුරටත් ලතැවීමට සිදු නොවීය.

බලය සැපයූ සරළ ඇටවුමක් හා රේඩියෝ තරංග ග්‍රහනය කල හැකි සහ සම්ප්‍රේෂණය කල හැකි ඒරියලයක් (Antenna/Aerial) පමනක් භාවිතයෙන් සංවාදයෙහි යෙදිය හැකි වේ. මෙම රේඩියෝව භාවිතයේ දී සියලුදෙනාම සැක පළ කළ කාරනයක් වූයේ මෙම ගුවන් විදුලි සංඥා විකාශය කරන ගුවන් විදුලි තරංග (Radio Wave) සරළ රේඛීයව පමනක් ගමන් කරාවිය යන්නයි. නමුත් මෙම තරංග, අයනගෝලයෙහි (Ionosphere – රූපසටහන -3) ගැටී පරාවර්තනය වී ගමන් කිරීම නිසා ලෝකය පුරාම විකාශය කලහැකි වීය.

මෙම "උපකරණ පද්ධතිය" පනිවුඩ හුවමාරුව සඳහා පමනක් නොව විනෝදාස්වාදය සඳහා ද භාවිතයට ගන්නා ලදි.

රේඩියෝව භාවිතයේ දී මෝස් සංකේත හා සම්මත ශබ්දාක්ෂර මාලාවන් ඉතාමත් කාර්යක්ෂමව භාවිතයට ගන්නා ලදි. මෙම රේඩියෝව ටෙලිග්‍රාෆයක් ලෙස භාවිත කල බැවින්, රූහැන් රහිත ටෙලිග්‍රාෆය (Wireless Telegraph) ලෙස ද ප්‍රසිද්ධියට පත්විය.

යොහාන් තෙන්නකෝන්

Letter	Code Word	Letter	Code Word
A	Alfa	N	November
B	Bravo	O	Oscar
C	Charlie	P	Papa
D	Delta	Q	Quebec
E	Echo	R	Romeo
F	Foxtrot	S	Sierra
G	Golf	T	Tango
H	Hotel	U	Uniform
I	India	V	Victor
J	Juliet	W	Whiskey
K	Kilo	X	X-ray
L	Lima	Y	Yankee
M	Mike	Z	Zulu

මොකක් ද මේ ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව

වෛද්‍ය විද්‍යාව යනු වත්මන් ලෝකයේ පැවැත්ම කෙරෙහි සෘජු බලපෑමක් ඇතිකිරීමට තරම් සමත්කම් දක්වන මෙන්ම සාමාන්‍ය ජන ජීවිතයේ පැවැත්ම උදෙසා වන අත්‍යාවශ්‍ය කොටසක් වී අවසන් ය. මිනිසාගේ මෙන්ම පොදුවේ සත්ව ප්‍රජාවගේ යහ පැවැත්ම, රදාපැවැත්ම උදෙසා වෛද්‍ය විද්‍යාව වෙසෙසින්ම මහෝපකාරී වේ. අප මෙම තීරය ඔස්සේ සාකච්ඡා කිරීමට බලාපොරොත්තු වන්නේ ගුවන් සේවාව කෙරෙහි වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දායකත්වය සහ ඒ වෙනුවෙන් වෛද්‍ය විද්‍යාව විකාශණය වී ඇති ආකාරය පිළිබඳවයි. මේ සඳහා අප ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් සේවා පරීක්ෂක (ගගන වෛද්‍ය) වෛද්‍ය බිමල් ඩයස් මහතා සමග සාකච්ඡා කළා.

වෛද්‍යතුමනි අපි මුලින්ම ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව පිළිබඳව අදහසක් ලබාගනිමු

වෛද්‍ය විද්‍යාව අද වන විට නවීන විද්‍යාවේ තාක්ෂණය උකහා ගිනිමින් උසස් වර්ධනයක් ලබාගෙන තිබෙනවා. ඒ නිසාම තමයි වෛද්‍ය විද්‍යාවට ලොව උසස් පිළිගැනීමක් ලැබී තිබෙන්නෙ. වෛද්‍ය විද්‍යාවත් යම් යම් ප්‍රභේද ලෙස වෙන්කර හඳුනාග න්න හැකියි. එලෙස වෙන් කල හැකි එක් ප්‍රභේදයක් නැත්නම් සුවිශේෂී වූ කොටසක් තමයි ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව ලෙස හඳුන්වන්වනු ලබන්නේ. සාමාන්‍ය වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දී කටයුතු කරනු ලබන්නේ රෝගියෙකු සමගයි. එහිදී එම රෝගියාගේ ශාරීරික සහ මානසික ව්‍යාකූල භාවයෙන් මුදවා සාමාන්‍ය නිරෝගී පුද්ගලයෙකු ලෙස ජීවත්වන්නට අවැසි ප්‍රතිකාර සිදුකරනු ලබනවා. එය පාඨක ඔබ කවුරුත් හොඳින් දන්නා කරුණක්. නමුත් ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දී කටයුතු කරනු ලබන්නේ රෝගී නොවන සාමාන්‍ය නිරෝගී පුද්ගලයන් සමගයි. එය තමයි සාමාන්‍ය වෛද්‍ය විද්‍යාවෙන් ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව වෙන්කර හඳුනාගන්න හැකි පහසුම ක්‍රමය.

ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව ගුවන් සේවාවට වැදගත් වන්නේ මන්ද යන කාරනාව අප පැහැදිලි කලොත්

ඇත්තෙන්ම, සාමාන්‍ය වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දී අප කථා කරනු ලබන්නේ මිහිපිට ජීවත්වන සත්ව කොටස් සම්බන්ධවයි. ඔවුන්ගේ ශාරීරික සහ මානසික සෞඛ්‍ය පිළිබඳව එහිදී කටයුතු කරනවා. ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව මගින් සිදුකරන්නේ ගුවනේ ගමන් ගන්නා මගීන් වගේම ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය ශාරීරික සහ මානසික වශයෙන් එම ගුවන් ගමනෙහි නිරත වීම සඳහා සූදානම්

කරවීමයි. මෙහිදී කියන්න අවශ්‍යයි සිවිල් ගුවන් සේවාව කියන්නේ සුරක්ෂිතතාවය ප්‍රමුඛ කරගත් ලොව ප්‍රධානතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බව. ඒ නිසා ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව වර්ථමානය වන විට සිවිල් ගුවන් සේවාවට අත්‍යාවශ්‍ය සාධකයක්.

වෛද්‍යතුමනි ඔබ සඳහන් කලා ගුවන් ගමනක් සඳහා මගීන් සහ ගුවන් කාර්යමණ්ඩලය සූදානම් කිරීම පිළිබඳව. ඒ ගුවන් ගමනකදී මිනිස් සිරුරේ ක්‍රියාවලීන් වෙනස්වීමකට ලක්වන නිසාද?

ඔව්, ගුවන් ගමනක දී මිහිපිට වෙසෙනවාට වඩා වෙනසක් මිනිස් සිරුරට දැනෙනවා. පීඩනය, වාතයේ ඇති ඔක්ෂිජන් ප්‍රතිශතය මෙන්ම ගුරුත්වාකර්ෂනය ද පොළොවේ සිටින අවස්ථාවට වඩා වෙනස් වන බැවින් ගුවනේ දී මිනිස් සිරුරේ ක්‍රියාවලිය පොළොවේ සිටින අවස්ථාවට වඩා බෙහෙවින් වෙනස්වීම්වලට භාජනය වනවා. ඇත්තෙන්ම ගුවන් ගමනක දී ගුවන් යානාවේ වෙනමම ආකාරයක කෘතිම පරිසරයක් නිර්මානය කරනවා. ඉහත පාරිසරික වෙනස්වීම් වලට උචිත අන්දමින් යනයේ ගමන් ගන්නා මගීන් සහ කාර්යමංඩල සාමාජිකයින්ගේ සුව පහසුව ප්‍රධාන කර ගනිමින් තමයි මේ පරිසරය නිර්මානය කරනු ලබන්නේ. ඒ පාරිසරික තත්වයට උචිත අන්දමින් ගුවන් මගීන්, ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් සේවක සේවිකාවන් සූදානම් කිරීම තමයි ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවේ දී සිදුවන්නේ.

ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව සඳහාත් නියාමන ආයතන පවතී ද?

ඔබ දන්නා පරිදි ලෝකයේ සිවිල් ගුවන් සේවාව නියාමනය වන්නේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධනය මගින්. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධනය මගින් ගුවන් සේවාවේ නියාමනය සිදුකිරීම සඳහා හඳුන්වා දී ඇති 11000 ක් පමන වන නීති සමුදාය අතර ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව නියාමනය වෙනුවෙන් ද හඳුන්වා දුන් අනන්‍ය වූ නීතීන් පවතිනවා. ඒ වගේම ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානයත් ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවේ කටයුතු වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධනය සමගින් අත්වැල් බැඳගෙන සිටිනවා. ශ්‍රී ලංකාව තුල සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමන පැවරෙන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවට අදාල කටයුතු ද නියාමනය කරනු ලබනවා. ඒ සඳහා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයත් සමග ඒකරාශීවීමෙන් තමයි කටයුතු කරන්නේ.

ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවත් වෙනස විෂයක් ලෙස හැදෑරිය යුතු ද?

ප්‍රථමයෙන්ම සිදුකරන්න අවශ්‍ය වන්නේ නිසි මූලික අධ්‍යාපනය සහ උසස් අධ්‍යාපනය ලබා වෛද්‍ය වෘත්තිකයෙකු බවට පත්වීමයි. ඉන් පසුව ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවේ අන්තර්ගත කරුණු හැදෑරීමක් සිදුකරන්න අවශ්‍යයි. ඒ සඳහා න්‍යායාත්මක සහ සමාකෘතික පුහුණුවත් ලබාගත යුතුයි. සමාකෘතික පුහුණුව ලැබිය යුතු වන්නේ ගුවනේ දී ගුවන් යානාවක සිදුවන සැබෑ තත්වය පිළබඳව අවබෝධයක් ලබාගැනීම සඳහායි.

ගුවන් සේවාවේ සෑම වෘත්තියක් සඳහාම ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවේ බලපෑමක් තිබේ ද?

ඇත්තෙන්ම මා ප්‍රථමයෙනුත් සඳහන් කලා සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සුරක්ෂිතතාවය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් කටයුතු කරන බව. මෙම සුරක්ෂිතතාවය නිසි පරිදි පවත්වා ගැනීමට නම් ගුවන් සේවාවේ නිරතවන්නන් ශාරීරික සහ මානසික වශයෙන් යහපත් ව සිටිය යුතුයි. ගුවන් මගීනුත් එහි පාර්ශවකරුවන් වෙන වගත් කියන්න ඕනෑ. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නිරතව සිටින සියලු දෙනා කාලානුරූපීව වෛද්‍ය පරීක්ෂණ සඳහා භාවිත කරනු ලබනවා. ගුවන් කාර්යමංඩල සාමාජිකයින් ඒ අතර ප්‍රධානයි. ඔවුන්ගේ බලපත් අලුත් කිරීමේ දී වෛද්‍ය පරීක්ෂණයකට මුහුණ දී ඉන් සමත්වීම අත්‍යාවශ්‍යයි.

වෛද්‍යතුමනි, ගුවන්සර පාඨකයන් බහුතරය පාසැල් සිසු දරු දැරියන්, ඔවුන් අතරින් පිරිසක් තමයි අනාගත ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට එක්වන්නේ. ඔවුන්ට තමන්ගේ අනාගත මාවත සකසා ගැනීමට ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාව දෙසින් යම් උපදෙසක් ලබා දෙනවානම්.

සාමාන්‍ය ජීවිතයේ දී යහපත් දිවි පැවැත්මක් සඳහා හොඳ සෞඛ්‍ය පුරුදු කුඩා කල සිටම පවත්වා ගැනීම ඉතා වැදගත්. එතුලින් නිරෝගිමත් පුද්ගයෙකු සමාජයට බිහිවෙනවා. මෙම කරුණු ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වෘත්තිකයෙකු වීමටත් වැදගත්. විශේෂයෙන්ම ශරීරයේ උසට සරිලන බරක් පවත්වා ගැනීම, ක්‍රීඩා කටයුතු වල නිරත වීම, නිවැරදි ආහාර රටාවක් පවත්වා ගැනීම යහපත් දිවි පැවැත්මකට වැදගත්. මේ කාරනා දුවේ පුතේ ඔබ කුඩා කල පාසැල් වියේ සිටම පුරුදු පුහුණු කරගැනීම යෝග්‍යයි. එය ගුවන් සේවාවට පිවිසෙන්නට සිහින මවන ඔබට ඒ සඳහා වැදගත් වනවා සේම සුවදායි ශාරීරික සහ මානසික දිවිපෙවෙතක් ගෙවන්නටත් ඔබට අනාගතයේ දී වැදගත් වේවි.

ශ්‍රී ලංකාව තුල ගගන වෛද්‍ය කටයුතු සිදුවන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳවත් සඳහනක් කළොත්

ඔව්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පිරිස් බලපත් අංශයට අනුයුක්තව ගගන වෛද්‍ය ඒකකයක් ස්ථාපිත කර තිබෙනවා. එහි සේවය සඳහා සුදුසුකම් ලත් ගගන වෛද්‍යවරුන් 06 දෙනෙකුගේ සේවය අප ලබාගන්නවා. ඒ අතරම ජ්‍යේෂ්ඨ ගුවන් සේවා පරීක්ෂක ගගන වෛද්‍යවරයෙකු සහ සුදුසුකම් ලත් හෙද නිලධාරීවරයෙකුත් සේවයේ

යෙදී සිටිනවා. එයට අමතරව අවශ්‍යතාවයන් මත විශේෂඥ වෛද්‍ය නිලධාරීවරුන්ගේ සේවයත් ලබාගනු ලබනවා.

මෙම ගගන වෛද්‍ය ඒකකය මගින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් බලපත් නිකුත් කරනු ලබන ගුවන් නියමු, ගුවන් ගමන් පාලක වැනි වෘත්තිකයන් සඳහා අවශ්‍ය වෛද්‍ය වාර්තාවන් තක්සේරු කිරීම් සිදුකරනු ලබනවා. අප ඒකකය නිකුත් කරනු ලබන වෛද්‍ය වාර්තාව පදනම් කරගනිමින් තමයි පිරිස් බලපත් අංශය මගින් බලපත් නිකුත් කිරීම සහ යාවත්කාලීන කිරීම සිදුකරනු ලබන්නේ.

එයට අමතරව තවත් බොහෝ කාර්යන් ප්‍රමාණයක් ගගන වෛද්‍ය ඒකකය මගින් සිදුකරනු ලබනවා. යම් වෘත්තිකයෙකු සේවයට නුසුදුසු පරිදි මානසිකව සහ ශාරීරිකව සිටීනම් ඔහු හෝ ඇයව යෝග්‍යතාවය ලබාගෙන නිසි මාවතට ගෙන ඒමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදුකිරීම, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ගගන වෛද්‍ය විද්‍යාවට අදාල නියාමන කටයුතු සිදුකිරීම, ගුවන් කාර්යමංඩලය (ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් සේවක සේවිකාවන්) දැනුවත් කිරීම, ගුවන් මගින් හරහා බෝවන රෝග ගුවන්තොටුපොල හරහා මෙරටට ඇතුලු වීම සහ මෙරටින් පිටවීම වැලැක්වීමට අවැසි කටයුතු සම්පාදනය කිරීම වැනි කරුණු ඒ අතර ප්‍රධාන තැනක් ගනු ලබනවා.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

ගුවන් යානාවක් හදිස්සියේ ගොඩබැස්සවීමක් සිදුකරන්නෙ මෙහෙමයි

මෙම කලාපයේ සිට ගුවන්සර පාඨක ඔබ විසින් යොමුකරන ලද ගුවන් සේවාව පිළිබඳ ගැටළු සඳහා විසඳුම් ලබාදීමේ අරමුණින් අප මෙම තීරය ආරම්භ කිරීමට අපේක්ෂා කරන්නෙමු.

අප ප්‍රථමයෙන්ම තෝරා ගනු ලබන්නේ ගුවන් යානාවක් හදිසි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කිරීම පිළිබඳවයි. ඒ සම්බන්ධයෙන් පසුගිය කාලය පුරාවට පාඨක ඔබ විසින් බොහෝ කරුණු අපගෙන් විමසා තිබුණා. දැන් අපි සොයා බලමු මොකක් ද මේ ගුවන් යානාවක් හදිසි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කිරීම කියන්නෙ කියල.

විවිධ හේතුන් නිසා ගුවන් යානා ගුවන් ගමන් සිදුකරන අතර තුර අපේක්ෂා නොකල අවස්ථාවන් හි දී ගොඩබස්සවන්න සිදුවෙනවා. මෙම කාර්යයට ගුවන් සේවාවේ දි කියන්නෙ හදිසි ගොඩබැස්සවීමක් (Emergency Landing) කියලයි. ගුවන් යානාවක් මේ ආකාරයට හදිසි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කරන්න බොහෝ හේතුන් තිබෙනවා. ගුවන් යානාවෙහි අනපේක්ෂිත කාර්මික දෝශයක් හටගැනීම, ගුවන් මගියෙකුගේ හෝ කාර්‍යමංඩල සාමාජිකයෙකුගේ හිදිසි රෝගී තත්වයක්, ගුවන් මගියෙකුගේ පාලනය කල නොහැකි කලහකාරී හැසිරීම් අවස්ථාවක්, ගුවනේ දී ඇතිවූ කුරුළු ප්‍රහාරයක්, බෝම්බ බියක් වැනි ත්‍රස්තවාදී ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ බියක් ඇතිවූ අවස්ථාවක් වැනි අවස්ථාවන් ගුවන් යානාවක් හදිසි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කරන අවස්ථාවන් සඳහා උදාහරණ ලෙස පෙන්වා දිය හැකියි. එවැනි සිදුවීමක් වාර්තා වූ පසු ගුවන් ගමන ඉදිරියට පවත්වාගෙන යාම අවධානමක් බව ගුවන් නියමුවා වටහාගත් වහාම ඔහු විසින් අදාල අංශ දැනුවත් කර ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ ද සහයෝගය සහිතව ගුවන් යානාව ඒ මොහොතේ ගුවනෙහි පවතින ස්ථානයට ආසන්න පහසුකම් සහිත ගුවන්තොටුපොලක් වෙත ගොඩබැස්සවීමට සැලසුම් කරනු ලබනවා. එසේ සිදුකරනුයේ ගුවන් යානයේ ගමන් ගන්නා මගීන් හටත්, ගුවන් යානාවටත් මෙන්ම එම සිදුවීම හේතුවෙන් යම් අනතුරක් සිදුවුවහොත් ඒ හේතුවෙන් තෙවන පාර්ශවයට සිදුවන හානියත්

වැලැක්වීමේ අරමුණ පෙරදැරිවයි.

මෙහිදී පහසුකම් සහිත ගුවන්තොටුපොලක් ලෙස අදහස් කරනු ලබන්නේ ගුවන් යානාව ගොඩබැස්සවීමට සහ ගුවන්ගත කිරීමට හැකි තරම් වපසරියෙන් යුත් ගුවන් යානා ධාවන පථයක් සහිත වීම, හදිසි වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර සඳහා අවැසි පහසුකම් තිබීම, ආසන්නයේ පහසුකම් සහිත රෝහලක් තිබීම, ගුවන් යානා ඉන්දන යලි ලබාදීමේ පහසුකම් තිබීම, ගිනි නිවීම් සහ මුදවා ගැනීම් වැනි සේවා පහසුකම් තිබීම වැනි භෞතික කරුණු යි.

පහසුකම් සහිත ගුවන්තොටුපොලක් ගුවන් නියමුවා ගුවනේ සිට එක්වරම හොයාග න්නෙ කොහොමද කියල පාඨක ඔබට දැන් පැනයක් ඇති. මේ සඳහා වෙනමම සූදානම් වීමක් ගුවන් නියමුවාට සිදුකරන්න අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ. ගුවන් ගමන ආරම්භ කිරීමට පෙර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Flight Operation Officers) විසින් සූදානම් කරනු ලබන ගුවන් ගමන් මාර්ග සැලසුමෙහි (Flight Plan) මේ පිළිබඳ සියළු විස්තර අන්තර්ගතව තිබෙනවා. එනම් ගුවන් ගමනට අදාල ගමනාන්තය දක්වා වන ගුවන් ගමන් මාර්ගයට ආසන්නයේ පිහිටි පහසුකම් සහිත ගුවන්තොටුපොලවල් පිළිබඳ තොරතුරු මෙම ගුවන් ගමන් මාර්ග සැලසුමෙහි (Flight Plan) අන්තර්ගත කර තිබෙනවා. එය පරිශීලනය කිරීමෙන් ගුවන් නියමුවාට ඉතා පහසුවෙන් ක්ෂණිකවම පහසුකම් සහිත වූත් තමන් සිටින ස්ථානයට ආසන්නයේ පිහිටියා වූත් ගුවන්තොටුපොලක් සොයාගත හැකියි. එම තීරනය ගත් පසු හදිසි ගොඩබැස්සවීමට ලක්කරන ගුවන්තොටුපොලටත් ඒ බව නිලවශයෙන් දැනුම් දීමට කටයුතු කරනු ලබනවා. මේ කාරනා සිදුවන්නේ ඉතාම සුළු කාලයක දී වීම විශේෂත්වයක්.

තම ගුවන්තොටුපොලට ගුවන් යානයක් අනපේක්ෂිත අවස්ථාවක දී හදිසි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කරන බව දැනගත් විගස එම ගුවන්තොටුපොලත් ඒ සඳහා විශේෂ සූදානම් වීමක් සිදුකරනු ලබනවා. ඒ හදිසි ගොඩබැස්සවීම සිදුකරන හේතූන් පදනම් කරගෙනයි. උදාහරණයක් ලෙස කාර්මික දෝශයකට ලක්ව ගුවන් යානාව ගොඩබස්සවන්නේ නම් ගිනි නිවීම් සේවා අංශ, ගලවා ගැනීම් සේවා අංශ සූදානමින් තබනවා. එමෙන්ම අසාධ්‍ය රෝගියෙකු හේතුවෙන් නම් වෛද්‍ය අංශ එම අවස්ථාවට උචිත අන්දමින් සූදානම් කරනු ලබනවා.

එමෙන්ම ගුවන් යානාවෙන් සියළු ගුවන් මගීන් සහ කාර්යමංඩල සාමාජික සාමාජිකාවන් ඉවත් කිරීමට අවැසිනම් ඒ සඳහා පහසුකම් ද සූදානම් කරනු ලබනවා. මේ සියළු සූදානම් කිරීම් සිදුකරනු ලබන්නේ ඉතාම කෙටි කාලයකින්.

ගුවන් යානාවක් අනපේක්ෂිත මොහොතක ගොඩබැස්සවීම සඳහා භෞතික වශයෙන් ඉහත අයුරින් සූදානම් වන අතරතුර ගුවන් නියමුවා විසින් ගුවන් යානාවත් තාක්ෂණික වශයෙන් ද සූදානම් කරවනු ලබනවා. ඒ පිළිබඳවත් අපි කරුණු සොයා බලමු. ගුවන් යානාවට පියාසර කරන්න අවශ්‍ය ශක්තිය ලබාදෙනු ලබන්නේ ගුවන් යානාවෙහි එන්ජින් මගින් බව ඔබ දන්නා කරුණක්. ඒ ගුවන් යානාවෙහි ගබඩා කර ඇති ඉන්දන දහනය තුලින් ලැබෙන ශක්තිය උපයෝගී කරගනිමින්. ගුවන් ගමනක දී ගුවන් යානාවක් තම පාරිභෝජනය සඳහා රැගෙන යන ඉන්දන ප්‍රමාණය ඉතා වැදගත් කාරණාවක්. ගුවන් යානාවක් මෙහෙයුම් සිදුකිරීමේ දී මෙහෙයුම් පිරිවැයෙන් වැඩි ප්‍රතිශතයක් වැයවන්නේ ගුවන් යානා ඉන්දන (Aviation Fuel) සඳහායි. ඒ වගේමයි ගුවන් ගමනක දී නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා ගුවන් යානා ඉන්දන රැගෙන යන්නෙත් නැහැ. ඒ ආර්ථික වශයෙන් ගුවන් ගමනට අවාසියක් සිදුවන බැවිනුයි. ගුවන් ගමනක දී ගුවන් සමාගමට ප්‍රධාන වශයෙන්ම ආදයම් ගෙනදෙන්නේ ගුවන් මගී ප්‍රවේශපත් අලෙවියෙන් (Passenger Air Ticket) සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන ලැබෙන ආදායම (Air way bill) මගින් පමනි. ගුවන් ගමනක දී රැගෙන යා යුතු ඉන්දන ප්‍රමාණය පිළිබඳ දැඩි සැළකිල්ලක් යොමුකරනු ලැබීමට එක් හේතුවක් වන්නේ ගුවන් ගමනට අවශ්‍ය ඉන්දන ප්‍රමාණය පමනක් රැගෙන ගොස් ගුවන් යානාවෙහි සමබරතාවයට හානි නොවන පරිදි අමතර ගුවන් අයබර (Pay Load) රැගෙන යාමෙන් ගුවන් ගමනින් ගුවන් සමාගම වෙත අත්වන ආර්ථික වාසිය ඉහළ නංවා ගත හැකි වීමයි. ගුවන් ගමනට අදාල මේ සියළු සැලසුම් සිදුකරනු ලබන්නේ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (Flight Operation Officers) විසිනුයි.

ගුවන් යානාවක් නිශ්පාදනයේ දී, එය ගුවන් ගත කල හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය සහ ගොඩබැස්සවිය හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය පිළිබඳව සැලකිළිමත් වනවා. මෙය ගුවන් යානාවෙහි තාක්ෂණික වශයෙන් අතිශය වැදගත් වන්නාවූ කාරනාවක්. එක් එක් ගුවන් යානා මාදිළින් සඳහා මෙම අගයන් වෙනස් වන අතර එකම මාදිළියේ ගුවන් යානා වල මෙම අගයන් බොහෝ විට සමාන අගයක් ගනී. ගුවන් යානාවක් ගුවන් ගත කල හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය MTOW (Maximum Take Off Weight) ලෙසත් ගොඩබැස්සවිය හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය MSLW (Maximum Structural Landing Weight) ලෙසත් ගුවන් සේවාවේ දී හඳුන්වනු ලබනවා. මා ඉහත දී ගුවන් යානාව හදිසි ගොඩබැස්සවීම සඳහා සුදුසු පරිදි තාක්ෂණිකව සූදානම් කරනවාය කියා සඳහන් කලේ ගුවන් යානාවට හානි නොවී ගොඩබැස්සවිය හැකි මට්ටමක් දක්වා ගුවන් යානාවෙහි බර සකස් කිරීමයි. එනම් ඉහත MSLW (Maximum Structural Landing Weight) ට වඩා අඩු අගයක් දක්වා ගුවන් යානාවෙහි බර ගුවනේ දී තුලනය කිරීමයි.

මා පවසන ආකාරයට පියාසර කරමින් තිබෙන ගුවන් යානාවක බර අඩු කල හැක්කේ කෙසේ ද? විශේෂයෙන්ම ගුවනේ දී ගුවන් යානයේ ඇති ගුවන් භාණ්ඩ හෝ ගුවන් යානාවෙහි කොටස් ඉවත් කිරීම සිදුකල හැකි ද? නැත එසේනම් ඒ සඳහා කල හැකි එකම විසඳුම වන්නේ ගුවන් යානාව ගොඩබැස්සවිය හැකි පරිදි බර තුලනය වන ලෙසට ඒ මොහොතේ ගුවන් යානයේ ගබඩා කර ඇති අතිරික්ත ඉන්දන තොගය එයින් ඉවත් කිරීමයි. මෙය තරමක සංකීරන ක්‍රියාවලියක්. ඒ සම්බන්ධයෙන් අපි වෙනත් ලිපියකින් කරුණු සාකච්ඡා කරමු.

කෙසේවෙතත් මේ සියල්ල සිදුවන අතරවාරයේ ගුවන් යානාව තම සැලසුම්ගත ගමනාන්තයට නොගොස් වෙනත් ගුවන්තොටුපොලක් වෙත හරවා යවන වග සියළු මගීන් හට දන්වා සිටිනවා. එය සිදුකරන්නේ ගුවන් නියමුවා විසින්. මෙහිදී ගුවන් මගීන් අනවශ්‍ය කලබලයකට පත් නොවී සන්සුන්ව තබාගැනීම සහ හදිසි අවස්ථාව සඳහා මුහුණ දීමට ඔවුන් සූදානම් කරවීම ගුවන් සේවක සේවිකාවන්ගේ කාර්යභාරය අතර ප්‍රධාන ස්ථානයක් ගනී.

දැන් ගුවන් යානාව ගොඩබැස්සවීමට සියල්ල සූදානම්. මෙය හදිසි ගොඩබැස්සවීමක් නිසා සියළු පාර්ශවයන් ගුවන් යානාව ගැන සැලකිල්ලෙනුයි පසුවන්නේ. ඇතැම් විට එය ඉතා හදිසි ගොඩබැස්සවීමක් නම් ඒ මොහොතේ පැමිනෙන සහ පිටත්වන ගුවන් යානා පවා මදක් ප්‍රමාද කරන්නට ගුවන්තොටුපොල බලධාරීන් කටයුතු කරනු ලබන්නේ එම ගොඩබැස්සවීම වඩාත් හොඳන් සහ නිරුපද්‍රිතව සිදුකිරීමේ අපේක්ෂාවෙන්.

ගුවන් යානාව නිරුපද්‍රිතව ගොඩබැස්සවීමෙන් පසු අවශය කටයුතු නිමවා යලිත් සිය ගමනාන්තය බලා පිටත්වීම සිදුකරනු ලබනවා.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

2017 ඉහළතම ගුවන් සුරක්ෂිතතාවයක් වාර්තා කල වසරයි

ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් උසස් ගුවන්සුරක්ෂිතතාවයක් අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීම ඉතා වැදගත් වේ. ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ඉහළ මට්ටමක පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙන් ගුවන් සේවාවේ සියළු නියාමන ආයතන සමූහිකව නියාමන ක්‍රමවේදයන් හඳුන්වා දෙනු ලබන අතර ජාතික ගුවන් සේවා නියාමන ආයතන එම ක්‍රමවේදයන් ක්‍රියාවට නංවමින් ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය ආරක්ෂා කිරීමට කටයුතු සම්පාදනය කරනු ලබයි.

පසුගිය වසර එනම් 2017 වසර ව්‍යාපාරික ගුවන් මෙහෙයුම් අතින් ඉහළතම ගුවන් සුරක්ෂිතතාවයක් වාර්තා කල වසර ලෙස සටහන් ව ඇත. ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් අනතුරු හා සිදුවීම් පදනම් කරගත් වෙබ් අඩවියක් වන The Aviation Safety Network හි දත්ත වාර්තාවන්ට අනුව විශාල ප්‍රමානයේ ගුවන් යානා මාරක අනතුරක් වාර්තා වී ඇත්තේ ගුවන් ගමන් වාර මිලියනයකට 0.06 ක් ලෙසිනි. එය තවත් සරළව ගතහොත් විශාල ප්‍රමානයේ ගුවන් යානා ගුවන් ගමන් වාර මිලියනයකට 16 ක දී වාර්තා වන්නේ එක් මාරක අනතුරකි.

2017 වසරේ දී මාරක ගුවන් අනතුරු 10 ක් අතරින් ගුවන් මගීන් 44 ක් සහ ගොඩබිම සිටි පුද්ගලයන් 35 ක් ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇත. එමෙන්ම 2016 වසරේ දී ගුවන් අනතුරු 16 ක් අතරින් ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇති මගීන් සංඛ්‍යාව 303 කි.

මෙම සංඛ්‍යාත්මක අගයන් ව්‍යාපාරික ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා පමනක් වන අතර ඔයැ 'ඩස්එසදබ්'ැඑහ හැඑඅදරන දක්වා අත්තේ පසුගිය වසර ගුවන් අනතුරු සහ මගී ජීවිත අහිමිවීම් සැලකීමේ දී සුරක්ෂිතම වසර ලෙසිනි.

2018 වසරේ ප්‍රථම කාර්තුවේ ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය පිළිබඳ දත්ත වාර්තාව

(උපුටා ගැනීම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා වෙබ් අඩවිය)

AEROFEST 2018

The Aeronautical Society of Nalanda College is undoubtedly the most outstanding Aeronautical Society among school societies in Sri Lanka. We have shown our caliber through many unique activities organized by us in the past and were recognized as the best among other school clubs. Today we have the recognition as the best school aviation society as a result of all the sacrifices made by our past members. Since 1952, we have been working in unity to uplift the aviation industry in our land. Throughout the past years, we have made heroes and sky pioneers who have made their carrier in the aviation industry in Sri Lanka.

This year we organized a new event named "AEROFEST" on the 28th January at college premises to celebrate the 66th anniversary of our society. This event mainly consisted of an exhibition a RC airshow and many other activities. The event was organized mainly for our school children and children from the other schools. The event was organized with the help of the Sri Lanka Air Force, Civil aviation Authority and Sri Lankan Airlines. This event was funded by our school old boys and many sponsors.

The event started with an Opening ceremony organized by us at the School Language Centre. The Chief Guest for the event was our college principal Mr.Thilak Wattuhewa. The other Special Guests for the day were Mr.Sudath Nagahwatte, Mr.Anil Karunaratne, Mr.Mahesh Perera, Group Captain Muditha Mahawattage, Wing Commander Chandimal Perera, Squadron Leader Prabath Silva, our former teacher in charge Mrs. Shiromi Rathnayake, our present teachers in charge Mrs.Himali Wanasooriya, Mrs.G.D.D.Geethani and Mr.Sarada Mawitagama from AAC. We even had many schools participating for the event and our school children.

After concluding the event the guests were directed for the opening of the exhibition. The opening of the exhibition was done by our principal Mr. Thilak Wattuhewa and then all the guests were taken to all the stalls in the exhibition and they were finally

seated for a RC Shows. Then the exhibition was open for the public.

The exhibition consisted of exhibits from the Sri Lanka Air Force and stalls form the members of our club. Our members have arranged for many RC aircraft models and also many other exhibits. We even had a stall for the Astronomical Society in which they had many telescopes setup for observing the sun. We even had the world's one and only remote controlled aircraft "Blue Horizon" in our exhibition that was used for battle operations.

We even had many RC flying teams that participated and conducted flying shows during the event. The teams volunteered in participating in the event. They made the event more exciting and eye catching. They had many RC plane models constructed by enthusiasts about flying RC models.

There were many flight simulators for the participants to engage and get the practical knowledge about flying an aircraft. The simulators were sponsored by the Openskies Flight training school and the Asian Aviation Centre. There were a lot of people in the queue for a long time to get a chance to fly a simulator.

There were fun activities also organized for all the visitors. Many had their eyes on soap football. There were many soapy football matches between various schools and members of our society.

The event successfully concluded in the evening with many praises by various visitors. The event successfully concluded with the help of many people behind the scene. The Sri Lanka Air Force helped us mainly in arranging the exhibits and geeting permission from the relavant authorities. The Civil Aviation Authority helped us in getting the air clearance for conducting the RC Airshows. Our sponsors also helped us with arranging the funds required for the event.

Our past members have formed the Old Nalandian Aeronautical Society with the main objective of helping the Aeronautical Society of Nalanda College to develop and reach new standards. They helped us a lot in organizing this event. They are the backbone of our society. Today we stand with a 66 year old prestigious history all thanks to our past members who sacrificed a lot to make the society where It is now.

"Aerofest 2018" ended with a happy note and we are planning to have this event every year. This event helped many aviation enthusiasts to get together and also for the younger generation to create an interest in aviation. This year there were around 1500 plus people and we hope we managed to create an interest about aviation in all the people. So hopefully the aviation industry in Sri Lanka can attract more from the younger generation for the various sectors in aviation. Finally we will have next generation who are competent enough to be professionals in aviaition.

Rithika Jayaweera

Secretary / The Aeronautical Society of Nalanda College

10 වන ICAN සමුළුවට සමගාමීව පැවැත්වූ 73 වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා දින සැමරුම් උත්සවය

54 වන ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව

54 වන ආසියානු සහ ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව මෙවර මොන්ගෝලියාවේ දී 2017 අගෝස්තු 07 දින සිට 11 දින දක්වා සාර්ථකව පවත්වන ලද අතර මෙම සමුළුව සඳහා ආසියානු සහ ශාන්තිකර කලාපය නියෝජනය කරමින් නියෝජිතයන් 350 ක් පමන සහභාගී වියී.

සාමාජික රටවල් 36 ක්, ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ ආයතන 18 ක් මෙන්ම ප්‍රදර්ශකයන් 36 ක් නියෝජනය වූ මෙවර සමුළුවෙහි ආරම්භය සනිටුහන් කරනු ලැබූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහ ලේකම් ලියු ෆන්ග් මහත්මිය සහ කවුන්සිල සභාපති ඔලුමුයිවා බෙනාඩ් අලුයි මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙනි.

ජාත්‍යන්තර සහ කලාපීය වශයෙන් ගුවන් සේවාවේ උන්නතිය වෙනුවෙන් වැදගත් තීන්දු තීරණ රැසක් ගනු ලැබූ මෙවර සමුළුව සඳහා ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා සහ අධ්‍යක්ෂ මාලක දසනායක මහතා සහභාගී විය

දයා ගුවන් සේවය සමාජ සත්කාරයක

ශ්‍රී ලංකාවේ දේශිය ගුවන් සමාගමක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන දයා ගුවන් සේවය පසුගිය 2007 මැයි මස දී කලුතර දිස්ත්‍රික්කයට බලපෑ අයහපත් කාලගුණික තත්වය හේතුවෙන් අවතැන් වූ ජනතාවගේ සහණ කටයුතු සඳහා සිය හෙලිකොප්ටර යානාව යොදවනු ලැබූවා.

මෙහිදී ගංවතුර හේතුවෙන් කිසිදු අයුරකින් සහන සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමට නොහැකිව තිබූ රත්නපුර, අයගම ප්‍රදේශය වෙත වෛද්‍ය කණ්ඩායම් ප්‍රවාහනය, හදිසි ප්‍රතිකාර අවැසි රෝගීන් රෝහල් වෙත යොමුකිරීම, අවතැන් වූවාන් මුදවා ගැනීම, වියලි හා පිසූ ආහාර ලබාදීම වැනි කටයුතු වෙනුවෙන් දයා ගුවන් සේවයේ හෙලිකොප්ටර යානාව යොදවා තිබූ අතර මෙම කටයුතු සඳහා එම ගුවන් සේවයේ සභාපති සහ ප්‍රාථමික කර්මාන්ත අමාත්‍ය දයා ගමගේ මැතිතුමන් ද එක්වී සිටීම ද විශේෂත්වයකි.

Air Force Mini Tattoo - 2017 වව්නියාවේ දී

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් සංවිධානය කරන ලද Air Force Mini Tattoo – 2017 අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශණය සැප්තැම්බර් 01 දින ගුවන් හමුදාපති එයාර් මාර්ෂල් කපිල ජයම්පතී මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් වව්නියාව ගුවන් හමුදා කඳවුරු පරිශයේ දී ආරම්භ කල අතර සැප්තැම්බර් 03 දින තෙක් මෙම ප්‍රදර්ශණය ඉහළ ජන සහභාගීත්වයක් යටතේ සාර්ථකව පවත්වන ලදි.

ගුවන් යානා සංදර්ශණ, අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණ කුටි, මුදවා ගැනීම් සහ ගිනි නිවීම් මෙහෙයුම්,පැරිශුට් සංදර්ශණ ඇතුළු අංග රසකින් සමන්විත වූ Air Force Mini Tattoo – 2017 නොමිලයේ නරඹන්නට අවස්ථාව සලසා දී තිබීම ද විශේෂත්වයකි.

airforce.lk

නව අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමන් ලෙස පී. එස්. විතානගේ මහතා පත්වෙයි

ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නව ලේකම්තුමන් ලෙස පී. එස්. විතානගේ මහතා 2017 සැප්තැම්බර් මස 18 දින බත්තරමුල්ල, සෙත්සිරිපාය පිහිටි අමාත්‍යාංශ ලේකම් කාර්යාලයේ දී සුභ මොහොතින් වැඩ භාරගන්නා ලදි. කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ ආදි සිසුවකු වන විතානගේ මහතා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර සරසවියේ විද්‍යා උපාධිධරයෙකු මෙන්ම කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ ව්‍යාපාරික පරිපාලනය පිළිබඳ පශ්චාත් උපාධිධරයෙකි.

1984 වසරේ දී පරිපාලන සේවයේ නිලධාරියෙකු වශයෙන් රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍යාංශයේ සහකාර අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ලෙස රාජ්‍ය සේවයට එක්ව අමාත්‍යාංශ ගනනාවක සහකාර ලේකම්, ජ්‍යේෂ්ඨ සහකාර ලේකම් සහ අතිරේක ලේකම් තනතුරු හොබවා ඇති ඒ මහතා පුනරුත්තාපන හා බන්ධනාගාර දෙපාර්ථමේන්තුව, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය මෙන්ම විදේශ රැකියා ප්‍රවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ධූර හොබවා ඇත.

තුර්කි ගුවන් සේවයේ ගුවන් භාණ්ඩ සේවාව කොළඹට සේවා සැපයීම අරඹයි

තුර්කි ගුවන් සේවයට අනුබද්ධිත තුර්කි ගුවන් භාණ්ඩ සේවය ශ්‍රී ලංකාව වෙත සිය මෙහෙයුම් ආරම්භ කරනු ලැබීය. මෙම ගුවන් භාණ්ඩ සේවාවේ ආරම්භය සනිටුහන් කරමින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිනි ප්‍රථම ගුවන් යානාව පිළිගැනීම සඳහා උත්සවයක් සංවිධානය කර තිබිණ.

ආරම්භයේ දී සතියට එක් වතාවක් වන පරිදි බදාදා දින පමනක් ක්‍රියාත්මක වන මෙම සෘජු ගුවන් භාණ්ඩ සේවාව තුර්කියේ ඉස්තාම්බුල් නුවරින් ගමන් අරඹා ඉන්දියාවේ චෙන්නායි හරහා කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිනීමට සැලසුම්කර ඇත.

මෙම ගුවන් භාණ්ඩ සේවාව මගින් සාමාන්‍ය ගුවන් භාණ්ඩ (General Cargo)" කල්තබාගත නොහැකි ගුවන් භාණ්ඩ (Perishable Cargo), ජීවී සතුන් (Live Animals) මෙන්ම අන්තරායකර ගුවන් භාණ්ඩ (Dangerous Cargo) ශ්‍රී ලංකාවෙන් තුර්කිය වෙත ද තුර්කියෙන් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ද ගුවන් මගින් පහසුවෙන් ප්‍රවාහනය කිරීමට පාරිභෝගිකයන් හට අවස්ථාව උදාවේ.

මාලදිවයින් ජෙන් දිවයින වෙත ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ගුවන් ගමන් අරඹයි

ලොව පුරා සංචාරකයින්ගේ සුප්‍රසිද්ධ ගමනාන්තයක් වන මාලදිවයිනේ ජෙන් දූපත් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරන්නට ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය කටයුතු කර තිබේ. ඒ සමගින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය මාලදිවයිනේ ජෙන් දූපත් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාව බවට පත්වේ.

සතියකට සිව් වතාවක් ලෙස සඳුදා, අඟහරුවාදා, සිකුරාදා සහ සෙනසුරාදා යන දිනයන් හි ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව මගින් මාලදිවයිනේ ජෙන් දූපත් හි සංචාරය කිරීමට බලාපොරොත්තු වන ලොවපුරා සංචාරකයින් හට මහත් පහසුවක් ගෙන දෙනු ඇත.

රටවල් 47 ක ගුවන් ගමනාන්ත 102 ක් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ලොව ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවා සංධානය වන වන් වර්ල්ඩ් හා සංධානගත වීම තුලින් ලොව පුරා ගමනාන්ත 1000 කට අධික ප්‍රමාණයක් හා ජාලගතවී ඇත.

පකිස්ථාන ගුවන් අනතුරට හේතුව එන්ජිමෙහි කාර්මික දෝශයක්

පකිස්තාන ගුවන් සේවයට අයත් මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවක් ගුවන් ගමනක් සිදුකරමින් සිටිය දී අනතුරට ලක්වීමෙන් එහි ගමන් ගත් මගීන් 42 ක් සහ කාර්යමංඩල සාමාජිකයන් 05 ක් ඇතුළු 47 දෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත්විය. 2016 දෙසැම්බර් 07 දින සිදුවූ මෙම ගුවන් අනතුරට හේතුව ගුවන් යානාවෙහි එක් එන්ජිමක හටගත කාර්මික දෝශයක් බවට කරුණු අනාවරණය කරගෙන ඇත.

අනතුරට පත් ගුවන් යානාව පකිස්තානයේ ඉස්ලමාබාද් සිට චිත්‍රාල් වෙත දේශිය ගුවන් ගමනක නිරතව සිටි අතර එය ATR-42 වර්ගයේ ගුවන් යානාවකි. ඒ සඳහා ජවය සපයනුයේ PW120 මාදිළියේ එන්ජින් දෙකක් මගින් ය. මෙම එන්ජින් දෙක අතරින් එක් එන්ජිමක කාර්මික දෝශයක් පවතින බව ගුවන් නියමුවා විසින් හඳුනාගැනීමෙන් පසු ගුවන් ගමන් පාලක අංශ වෙත දැනුම් දී ඇති අතර ඉන් මද වේලාවකට පසු යානාය හා පැවති සන්නිවේදන සබදතා ඇනහිට ඇත.

යානයේ සිටි ගුවන් මගීන් අතර පකිස්තානයේ සුප්‍රසිද්ධ ගායකයකු වන ජම්ශෙඩ් සෝර්ඩ් මහතා ද සිට ඇති අතර කුඩා දරුවන් දෙදෙනෙකු ද සිටි බව සනාථ වී ඇත. එමෙන්ම ගුවන් කාර්යමංඩල සාමාජිකයන් අතර ගුවන් නියමුවාට අමතරව සහායක නියමුවෙක් සහ පුහුණු වන ගුවන් නියමුවෙකු ගෙන් සමන්විතව සිට ඇතත් යානය අනතුරට ලක්වන මොහොතේ පුහුණු වන ගුවන් නියමුවා සිය පුහුණු කටයුතු වල නිරතව සිටියේ ද යන්න තවමත් සනාථ වී නොමැත

10000 වන එයාර්බස් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කෙරේ

ලොව ප්‍රමුඛ පෙලේ මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමක් වන ප්‍රංශය කේන්ද්‍ර කරගත් එයාර්බස් සමාගම සිය 10 000 වන ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කරනු ලැබූවා. මෙලෙස නිකුත් කරනු ලැබූයේ එයාර්බස් සමාගමෙහි නිශ්පාදිත නවතම ගුවන් යානා මාදිළිය වන A 350-900 ගුවන් යානාවකි. මෙම 10 000 වන එයාර්බස් ගුවන් යානාවෙහි සාඩම්බරනීය හිමිකරු ලෙස සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය පත්විය.

1970 දෙසැම්බර් මස 18 දින ආරම්භ කරන ලද එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම වර්ථමානය වන විට ප්‍රංශයට අමතරව ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ සහ චීනයේ දී ද සිය ගුවන්යානා නිශ්පාදන කටයුතු සිදුකරයි. මේ වන විට එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් A 300, A 310, A 320, A 330, A 340, A 350 සහ A 380 යන ගුවන් යානා මාදිළි ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට හඳුන්වා දී ඇති අතර ඒ සියළු ගුවන් යානා මාදිළි තවමත් මෙහෙයුම් කටයුතු වල නිරතව තිබීම ද විශේෂත්වයක් ලෙස දැක්විය හැක.

ඉහත මාඳිළි යටතේ 2017 ජූලි මස 31 දින වන විට ගුවන් යානා ඇනවුම් 17 287 ක් ලැබී ඇති අතර ඉන් ගුවන් යානා 10 561 ක් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා ගුවන් සමාගම් වෙත ලබාදී ඇත. වර්ථමානය වන විට එයාර්බස් ගුවන් යානා පමනක් 9 624 ක් ගුවනේ සැරිසර යි. ඒ A 300/A 310 ගුවන් යානා 332 ක්" A 320 Family ගුවන් යානා 7 365 ක්" A 330/A 340/A 350 ගුවන් යානා 1 713 ක් සහ A 380 ගුවන් යානා 214 ක් වශයෙනි.

airbus.com

200 වන A 380 ගුවන් යානාව එමිරේට්ස් වෙත

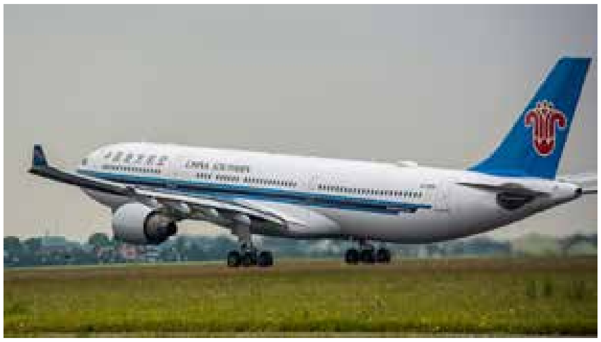
මෙතෙක් ලොව නිශ්පාදිත දැවැන්තම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව වන A 380 ගුවන් යානාව සිය 200 වන යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරනු ලැබුවා. මෙම A 380 ගුවන් යානාව එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය විසින් ලබාගත් අතර එය එමිරේට්ස් ගුවන් සේවයේ 87 වන A 380 ගුවන් යානාවයි.

වර්ථමානයේ දී එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය A 380 ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු ලැයිස්තුවෙහි ඉදිරියෙන්ම පසුවන අතර ඉදිරි වසර කිහිපය තුල තවත් A 380 ගුවන් යානා 46 ක් ලබාගැනීමට ඇනවුම් කර තිබීම ද විශේෂත්වයකි.

A 380 ගුවන් යානා 319 ක් සඳහා ගුවන් සමාගම් රැසකින් ඇනවුම් ලැබී ඇති අතර තවත් A 380 ගුවන් යානා 119 ක් ඉදිරි වසර කිහිපය තුලදී නිපදවීමට එයාර්බස් සමාගම සැලසුම් කර ඇත.

Airbus.com

චයිනා සදර්න්ස් සෘජු ගුවන් ගමන් අරඹයි



චයිනා සදර්න්ස් ගුවන් සේවය චීනයේ ගොන්ශු සිට කොළඹ දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදි. 2017 සැප්තැම්බර් 26 දින සිට සතියට සිව් වතාවක් A330-300 ගුවන් යානා යොදා ගනිමින් මෙම ගුවන් සේවාව ක්‍රියාත්මක වන අතර කොළඹට පැමිනීමෙන් පසු මාලදිවයින දක්වා ගුවන් ගමන් වාරය ක්‍රියාත්මක වෙයි.

1988 වසරේ චීන ගුවන් සේවා පරිපාලන ආයතනය විසින් දේශීය ගුවන් සමාගම් රැසක් එක්කරමින් චයිනා සදර්න්ස් ගුවන් සේවය ආරම්භ කල අතර වර්ථමානය වන විට ආසියාවේ ප්‍රමුඛතම ගුවන් සේවය බවට පත්ව ඇත. එමෙන්ම ගුවන් යානා ඇණි සතු ආසියාවේ විශාලතම ගුවන් සේවය ද ලෝකයේ හය වන ගුවන් සේවය බවට ද පත්ව ඇත.

ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ද ගොන්ශු සිට කොළඹ දක්වා දෛනික සෘජු ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරයි

ගෝලීය ගුවන් යානා ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාවය ඉහළ මට්ටමක පවත්වාගෙන යාම අතින් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉහළ ස්ථානයක

ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (International Air Transport Association) ශ්‍රේණිගත කිරීම අනුව ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ මට්ටමක පවත්වාගෙන යන ගෝලීය ගුවන් සේවා 51 අතරින් 8 වන ස්ථානය දිනා ගැනීමට සමත්ව ඇත. පසුගිය වසර දෙකකට ආසන්න කාලය තුළ ඉන්දන දහනය අඩු කිරීම සඳහා ඉන්දන කාර්යක්ෂමතාව සහ අරපිරිමැස්ම වෙනුවෙන් ගුවන් සමාගම විසින් දියත් කරන ලද ක්‍රමවේද මෙහිදී ඇගයීමට ලක්කරන ලදි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (International Air Transport Association) 2016 වසරේ ගුවන් සේවා ශ්‍රේණිගත කිරීම් වලට අනුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය 08 වන ස්ථානයට පත්කරමින් ලීටර 34.86Ltr / 100RTK (liters per 100 revenue ton kilometers) ක කාර්යක්ෂමතාවයක් පවත්වාගෙන ඇත. 2015 වසරෙහි දත්ත වලට අනුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය මෙම ශ්‍රේණිගත කිරීම් සටහනෙහි 15 වන ස්ථානයේ පසුවිය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නංවමින් පරිසර සංරක්ෂණයට සෘජු දායකත්වය ලබා දී ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ පුරෝගාමියෙකු බවට පත්ව ඇත.

Srilankan.com

ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගමට ජයග්‍රහන රැසක්

17 වන වරටත් කොළඹ දී පැවති Culinary Art Expo 2017 ජත්‍යන්තර සූපවේදී තරගාවලියේ දී ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ජයග්‍රහණ රැසක් අත්කරගෙන ඇත. රන් පදක්කම් 07 ක්, රිදී පදක්කම් 10 ක් සහ ලෝකඩ පදක්කම් 12 ක් ලෙස සමස්ථ තරගාවලියෙන් පදක්කම් 29 ක් සිය නාමය ඉදිරියේ තබා ගන්නට සමත් වූ ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම් කණ්ඩායම පසුගිය වසරේ පැවති මෙම තරගාවලියේ දී ද විශිෂ්ඨ ලෙස දක්ෂතා දක්වා තිබිණ.

ශ්‍රී ලංකා සූපවේදී සංසදය විසින් වාර්ෂිකව සංවිධානය කරනු ලබන මෙම සූපවේදී තරගාවලිය සඳහා මෙවර ක්ෂේත්‍රය නියෝජනය කරමින් වෘත්තිකයන් 1700 ක් පමණ සහභාගී විය.

දක්ෂතාවයෙන් හෙබි ප්‍රවීන කාර්යමණ්ඩලයකින් යුත් ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම ISO 9001:2008, ISO 22000:2005, HACCP-Codex, ISO 14001:2004 වැනි ජාත්‍යන්තර තත්ව සහතික දිනා ඇති අතර කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා මෙහෙයුම් සිදුකරන සියළු ගුවන් සේවාවන් වෙත නිල ආහාර පාන සැපයුම්කරු ලෙස කටයුතු කරනු ලබයි.

Finance Times

තුර්කි ගුවන් සේවයෙන් ශ්‍රී ලංකාවට නව සාමාන්‍යාධිකාරවරයෙක්

තුර්කි ගුවන් සේවයේ ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍යාධිකාරවරයා ලෙස කටයුතු කල Qlela Ozgur Suucak මහතා සිය සේවය නිමවූ අතර නව සාමාන්‍යාධිකාරවරයා ලෙස මුරාට් බෙයිඩර් Murat Baydar මහතා පත්වීම් ලැබ ඇත. 2013 වසරේ දී ඔස්ගුර් සූකැක් මහතා තුර්කි ගුවන් සේවයේ ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍යාධිකාරවරයා ලෙස පත්වූ අතර තුර්කිය සහ කොළඹ අතර මගී සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවය ආරම්භ කර ප්‍රවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් හෙතෙම පූරෝගාමී මෙහෙවරක නිරත විය.

තුර්කිය සහ කොළඹ අතර දෛනික ගුවන් ගමන් සේවාවක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන තුර්කි ගුවන් සේවය ඉදිරියේ දී දැනට සතියට එක් වරක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් භාණ්ඩ සේවාව සතියට දෙවරක් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට සූදානමින් සිටී.

1933 වසරේ දී ආරම්භ කරන ලද තුර්කි ගුවන් සේවය සතුව වර්ථමානය වන විට ගුවන් යානා 331 ක් පවතින අතර ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය ගුවන් ගමනාන්ත 300 ක් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා සපයයි.

Finance Times

100 වන A-350 XWB ගුවන් යානාව චීනයට

එයාර්බස් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම හඳුන්වා දුන් දීර්ඝ ගුවන් ගමන් සඳහා යොදවා ගත හැකි පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානාවක් වන A-350 XWB හි 100 වන ගුවන් යානාව 2017 ජූලි මස 26 වන දින චීන ගුවන් සේවය වෙත පිරිනමනු ලැබූවා. ප්‍රථම ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කර මාස 30 ක් වැනි කාලයක් තුලදී 100 වන ගුවන් යානාව ද මෙහෙයුම් සඳහා නිකුත් කිරීමට අවස්ථාව ලැබීම තම සමාගම ලත් ජයග්‍රහණයක් බව පවසන එයාර්බස් සමාගම නුදුරේ දී ම A-350-900 ගුවන් යානාව තවදුරටත් වර්ධනය කරමින් A-350-1000 ගුවන් යානාව ද හඳුන්වාදීමට සූදානමින් සිටින බව පවසයි.

2017 අගෝස්තු මස අවසන් වන විට ලොව පුරා ගුවන් සේවාවන් 45 ක් වෙතින් A-350 XWB ගුවන් යානා ඇනවුම් 845 ක් එයාර්බස් වෙත ලැබී තිබිණ.

Airbus.com

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉන්දීය නව ගමනාන්ත 3ක් වෙත

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉන්දියාව වෙත සිදු කරනු ලබන මෙහෙයුම් තවදුරටත් වර්ධනය කරමින් නව ගමනාන්ත තුනක් වෙත කාලසටහනුගත ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදි. මෙලෙස හඳුන්වාදුන් නව ගමනාන්ත ලෙස 2017 ජූලි 08 වන දින ගමන් ඇරඹූ විශාකාපට්නම් ද, ජූලි 12 වන දින ගමන් ඇරඹූ හයිද්‍රබාද් ද, ජූලි 16 වන දින ගමන් ඇරඹූ දකුණු ඉන්දීය කොයිම්බතූර් ද ඇතුලත් විය.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉන්දියාවෙහි ඉහත ගමනාන්ත ත්‍රිත්වය ද ඇතුලත්ව ගමනාන්ත 14 ක් වෙත වෙත ගුවන් ගමන් පහසුකම් සපයන අතර සතියක දී ඉන්දියාවට පමනක් ගුවන් ගමන් වාර 126 ක් ක්‍රියාත්මක කරයි.

කටුනායක ගුවන්තොටුපොළ තීරු බදු රහිත සාප්පු මෙහෙයුම් කටයුතු නව සමගමකට

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණයේ මෙහෙයුම් සිදුකිරීම සඳහා ස්විස්ටර්ලන්ත Duty AG සමාගම සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය හිමිවී තිබෙනවා. ඒ අනුව Duty AG සමාග මට ඉදිරි පස් වසරක කාලය පළමු පර්යන්තයේ සිය ව්‍යාපාරික කටයුතු සිදු කල හැකි වනු ඇත.

ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමන් විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ කැබිනට් සංදේශය සඳහා 2017 අගෝස්තු මස 22 වන දින මෙම අනුමැතිය හිමිවිය.

news.lk

මුදවාගැනීම් පුහුණු සැසියක් පානදුර වෙරළ තීරයේ දී

ආපදා කළමණාකරන කටයුතු වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව දක්වන්නේ අමිල සේවාවකි. මෙම වසරේ දී දකුණු සහ බස්නාහිර පලාත් වල ඇතිවූ ආපදා තත්වයෙ දී මේ බව සනාථ කරන්නට ඔවුන් සමත් වූවා.

ගංවතුර, නායයෑම් වැනි ආපදා තත්වයක දී ක්ෂණිකව ක්‍රියාත්මක විය යුතු ආකාරය පිළිබඳ පුහුණු වැඩසටහනක් 2017 අගෝස්තු 25 දින පානදුර වෙරළ තීරය ආශ්‍රිත කලාපයේ දී පවත්වන ලද අතර ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ සිව් වන බලසෙණයට අයත් බෙල් හෙලිකොප්ටර් යානා දෙකක් යොදවනු ලැබූවා.

airforce.lk

50 වන "Aviation Fundamentals for Beginners"

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් සංවිධානය කරනු ලබන "Aviation Fundamentals for Beginners" අධ්‍යාපනික වැඩසටහනෙහි 50 වන අධියර 2017 අගෝස්තු 08 දින ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාර පරිශයේ දී පවත්වනු ලැබූවා. පාසැල් දරුවනට ගුවන් සේවාව පිළිබඳව දැනුමක් ලබාදීමේ අරමුනින් පවත්වනු ලබන මෙම වැඩසටහන පාසැල් නිවාඩු කාලය තුලදී පවත්වනු ලබයි.

තෙදින වැඩසටහනක් ලෙස පැවැත්වෙන මෙම වැඩසටහන සඳහා 6 ශ්‍රේණියේ සිට 11 ශ්‍රේණිය දක්වා පැසැල් සිසු දරු දැරියන් හට සහභාගී වීමට අවස්ථාව පවතින අතර ගුවන සේවාව පිළිබඳ අධ්‍යාපනික දේශණ, ප්‍රායෝගික වැඩසටහන්, ගුවන් යානා නැරඹීම වැනි අංග වලින් සමන්විත වෙයි.පසුගිය අගෝස්තු මස දී පමනක් මෙවැනි තෙදින වැඩසටහන් පහක් පවත්වන්නට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව කටයුතු කර ඇත.

airforce.lk

රත්මලාන පුහුණු පාසලට ATC සමාකෘතියක්

රත්මලාන, කඳවල පිහිටි සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු පාසලෙහි ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ පුහුණු කටයුතු වෙනුවෙන් අවැසි සමාකෘතිය (ATC Simiulator) ලබාගැනීම සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය හිමිවී තිබේ. මේ සඳහා සැපයුම්කරු ලෙස ඔස්ට්‍රේලියානු M/S, Adacel Technologies Limited සමාගම නියමිත ටෙන්ඩර් පරිපාටියට අනුව තෝරාගෙන ඇති අතර 2017 සැප්තැම්බර් 12 වන දින පැවති කැබිනට් මණ්ඩල රැස්වීම සඳහා සංදේශය ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ ප්‍රවාහන සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් විසිනි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය සමගින් සේවය කිරීමට තරුණ ඔබටත් අවස්ථාව

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය (International Civil Aviatio Organization) මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන තරුණ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන්ගේ වැඩසටහනට (Young Aviation Professionals Programme) අනුව ලොව පුරා විසිර සිටින තරුණ වෘත්තිකයන් සඳහා එළඹෙන වසර සඳහා වන වසරක පුහුණු වැඩසටහනට බඳවා ගැනීම සඳහා මෙම වසරේ ද අයදුම්පත් කැඳවීමට නියමිතව ඇති බව වාර්තා වේ. පිළිගත් විශ්වවිද්‍යාලයක උපාධිය සහිතව දෙවසරක ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නියාමන හෝ මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ වෘත්තීය පලපුරුද්ද අවම බඳවාගැනීම සඳහා සුදුසුකම් ලෙස දක්වා ඇති අතර උපරිම වසය 32 කි.

සෑම වසරකම මෙම බඳවා ගැනීම සිදුකරනු ලබන අතර වසරක කාලයක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය සමග වැඩ කිරීමේ අවස්ථාව හිමිවන අතරම ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (International Air Transport Association) සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ කවුන්සිලය (Airport International Council) සමගින් කටයුතු කිරීමේ අවස්ථාව ද මෙමගින් හිමිවේ.

The Pacific Airlift Rally ශ්‍රී ලංකාවේ දී සාර්ථකව නිමවෙයි

මානව වාදී සහයෝගීතාවය සහ ආපදා අවස්ථාවන් වලදී මුදවා ගැනීම් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම වැනි කරුණු වෙනුවෙන් ගුවන භාවිතය පිළිබඳ ද්විවාර්ෂික පුහුණු වැඩසටහනක් වන the Pacific Airlift Rally වැඩසටහන 2017 සැප්තැම්බර් 11 දින සිට 15 දින දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ දී සාර්ථකව පවත්වනු ලැබුවා.

මේ සඳහා ඇමරිකානු ගුවන් හමුදාවට අයත් C-130J ගුවන් යානා දෙකක් යොදාගත් අතර මෙහෙයුමක් සැලසුම් කිරීම, ගුවන් භාණ්ඩ හැසිරවීම, ගුවනේ දී ගුවන් භාණ්ඩ මුදාහැරීම වැනි කරුණු සහභාගීවූවන් හට ප්‍රායෝගිකව පුහුණුවන්නට මෙමගින් අවස්ථාව සැලසින.

ගුවන් සංතරණ සේවා සඳහා නව ඉඩකඩක්

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පිහිටි ගුවන් සංතරණ සේවා ගොඩනැගිල්ල නවීකරණය කිරීම සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය හිමිවී ඇත.

මෙම නවීකරන කටයුතු වෙනුවෙන් ඇස්තමේන්තු ගත මුදල රුපියල් මිලියන 203 කි. ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් විසින් මෙයට අදාල කැබිනට් සංදේශය ඉදිරිපත් කරන ලදි.

ජාතික සරුංගල් සැණකෙළිය මීගමුව වෙරළ තීරයේ දී

මෙරට වාර්ෂිකව සංවිධානය කරනු ලබන ප්‍රමුඛතම සරුංගල් සැණකෙළිය මෙවර ද අති උත්කර්ශවත් අන්දමින් මීගමුව වෙරළ තීරයේ දී පවත්වන ලද අතර එහිදී ළමා සහ විවෘත යන අංශ දෙක සඳහා තරඟ සංවිධානය කර තිබුණි.

කයිට් ශ්‍රී ලංකා ආයතනය සංවිධානය කරන ලද මෙම තරඟාවලිය අගෝස්තු මස 12 සහ 13 යන දෙදින පුරා විචිත්‍රවත්ව පැවැත්වූ අතර තරඟ කරුවන් දෙඅංශයෙන්ම විශාල පිරිසක් සහභාගී වී සිටීම විශේෂත්වයකි. මත්ද්‍රව්‍ය නිවාරණය පිළිබඳ ජනාධිපති කාර්ය සාධක බලකාය සමගින් සංචාරක අමාත්‍යාංශය මෙවර තරඟාවලිය සඳහා අනුග්‍රාහකත්වය සැපයීය.

ජර්මනියෙන් නව මාදිලියේ ගුවන් යානාවක්

ජර්මනියේ වොලොකොප්ටර් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් නවතම ගුවන් යානයක් නිපදවා මගී ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා එක්කිරීමට සූදානමින් සිටී. මාර්ග වල පවතින අධික රථවාහන තදබදයට පිළියම් ලෙස මෙම ගුවන් යානාව හඳුන්වාදීමට සැලසුම් කරන ඔවුන් නියමුවා සහ තවත් මගීන් දෙදෙනෙකු ට ගමන් කල හැකි පරිදි ආසන සකස් කිරීමට අපේක්ෂා කරයි.

ඩොලර් මිලියන 29 ක ව්‍යාපෘතියක් වන මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා සුප්‍රසිද්ධ ජංගම දුරකථන සමාගමක් වන ඩයම්ලර් ඇතුළු ආයෝජකයන් ගනනාවක් සිය දායකත්වය සැපයීමට සූදානමින් සිටී. විදුලි බලයෙන් ක්‍රියාකරන තිරස් අතට ගුවන්ගත කල හැකි සහ ගොඩබැස්සවිය හැකි මෙම යානාව සඳහා ජවය සැපයෙනුයේ ලිතියම් අයන් බැටරි ආධාරයෙනි.

භ්‍රමක 18 ක්න් යුත් මෙම යානාවට පැයට කිලෝමීටර 100 ක පමන වේගයක් අත්කර ගත හැකි අතර බැටරි 09 කින් යුත් එක් බැටරි කට්ටලයක් මගින් විනාඩි 30 කට ආසන්න කාලයක් ගමන් කල හැකි බව නිශ්පාදකයන් පවසයි. මෙම යානාව වොලොකොප්ටර් 2X ලෙස නම් කර ඇති අතර අවශ්‍ය අනුමැතීන් ලබාගැනීමෙන් පසු මෙමෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කිරීමට සූදානමින් සිටී.

B787 යානාවකට අකුණු සැර වැදීමක්

බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවයට අයත් B787 ගුවන් යානාවක් ලන්ඩන් සිට ඉන්දියාවේ චෙන්නායි දක්වා ගුවන් ගමනක නිරත වීම සඳහා ගුවන් ගත වී මද වේලාවකින් යානාවට අකුණු සැර වැදී ඇති අතර ඉන් අනතුරුව ගුවන් ගමන අත්සිටුවීමට තීරණය කල නියමුවා යලිත් යානාව ආපසු ලන්ඩන් හීත්‍රෝ වෙත නිරුපද්‍රිතව ගොඩබස්සවා ඇත.

මෙම සිදුවීම හේතුවෙන් ගුවන් යානාවෙහි බඳට තරමක හානි සිදුවී තිබූ අතර පසුව කරන ලද පරීක්ෂණ වලදී කුඩා සිදුරු 40 ක් පමන ඇති බවට කරුණු අනාවරණය කරගෙන ඇත.

සිදුවීම හේතුවෙන් යානයේ ගමන්ගත් කිසිදු මගියෙකු හට හෝ කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයන් වෙත කිසිදු අනතුරක් සිදු නොවූ බව බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් බලධාරීන් සනාථ කර ඇති බව එරට පුවත් සේවා වාර්තා කර සිටී.

බරනැස කොළඹ සෘජු ගුවන් සේවා ඇරඹෙයි

ඉන්දියාවේ ජාතික ගුවන් සේවය වන එයාර් ඉන්දියා ගුවන් සේවය විසින් බරනැස, කොළඹ අතර සෘජු ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදි. 2017 අගෝස්තු 04 දින මෙම ගුවන් ගමන් ආරම්භය සනිටුහන් කරමින් මංගල ගුවන් ගමන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිණි අතර සුපුරුදු ජල ආචාරය පිරිනමමින් එම ගුවන් යානාව පිළිගන්නට කටයුතු සූදානම් කර තිබුනි.

සතියකට තෙවරක් ලෙස ආරම්භයේ දී ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව සඳහා ආසන 180 කින් යුත් අති නවීන A320neo ගුවන් යානාවක් යොදවා ඇත.

මෙම සෘජු ගුවන් ගමන් සේවාව ආරම්භ කිරීම දඹදිව වන්දනාවේ යෙදෙන බෞද්ධ බැතිමතුන් හට ඉතා ප්‍රයෝජනවත් වනු ඇති බව එයාර් ඉන්දියා ගුවන් සේවය පවසයි

එයර්බස් නිපදවූ ග්ලයිඩර් යානාව නව වාර්තාවක් තබයි

එයාර්බස් ආයතනය විසින් ආරම්භ කරන ලද Perlan ව්‍යාපෘතිය යටතේ නිපදවන ලද Perlan 11 ග්ලයිඩර් යානාව එතෙක් මෙතෙක් ග්ලයිඩර් යානාවක් ගමන් කල උපරිම උච්චය වන අඩි 52 172 ක් උසකට ගමන් කරමින් නව වාර්තාවක් තැබීමට සමත් විය. මෙම ග්ලයිඩර් යානාව එන්ජින් රහිතව නිපදවා ඇති අතර 2017 සැප්තැම්බර් මස 03 දින මෙම වාර්තාගත ගුවන් ගමන සිදුකර ඇත.

ප්‍රධාන නියමු Jim Payne සහ සහායක නියමු Morgan Sandercock ලෙස කටයුතු කල මෙම ගුවන් ගමන ආජන්ටිනාවේ ඇන්දීස් කඳු පිහිටි කලාපය අවට සිදුකර ඇති අතර මෙයට පෙර Perlan 1ග්ලයිඩර් යානාව අඩි 50 727 ක උසකට ගමන් කරමින් මෙම වාර්තාවේ හිමිකාරීත්වය දරන ලදි.

එමිරේට්ස් ගුවන් පුහුණු පාසලක් ඇරඹීමේ සූදානමක

එක්සත් අරාබි එමීර් රාජ්‍යය කේන්ද්‍ර කරගත් එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය ගුවන් නියමු පුහුණු පාසලක් ආරම්භ කිරීමට සූදානමින් සිටී. පුහුණු කටයුතු වෙනුවෙන් Cirrus SR22 G6 මාදිළියේ ගුවන් යානා 22 ක් මිලදී ගැනීමට සැලසුම් කර ඇති එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය මූලධර්ම ඉගැන්වීම සඳහා දේශණ ශාලා පහසුකම් සහ සමාකෘතීන් සහිතව ඉදිකරනු ලබන මෙම පුහුණු මධ්‍යස්ථානය එළඹෙන නොවැම්බර් මස දී ආරම්භ කිරීම අපේක්ෂාවයි.

ගුවන් මගී ප්‍රවාහණ ක්ෂේත්‍රයේ දැවැන්ත ගුවන් යානා වන A 380 සහ B 777 හි ලොව විශාලතම මොහෙයුම්කරු ලෙස කටයුතු කරන එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය සතු ගුවන් යානා ප්‍රමාණය 239 ක් වන අතර සේවය කරන ගුවන් නියමුවන් ප්‍රමාණය 2300 කට අධිකය.

ඇමරිකාවේ ඩ්‍රෝන මෙහෙයුම්කරුවන් 60 000 ක්

ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ගුවන් සේවා නීති සම්පාදනය කරන ආයතනය ලෙස කටයුතු කරනු ලබන ආයතනය වන FAA මගින් පසුගිය වසරේ දී ඩ්‍රෝන යාත්‍රා මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් වන නව නීති හඳුන්වාදීමත් සමගම මේ වන විට මෙහෙයුම්කරුවන් 60 000 ක් පමන සහතික ලබාගැනීම සඳහා අයදුම්පත් යොමුකර ඇති බව වාර්තා වේ.

එමෙන්ම රාජ්‍ය සහ වෙළඳ අරමුණු වෙනුවෙන් ලියාපදිංචි කල ඩ්‍රෝන යාත්‍රා ප්‍රමාණය 80 000 ඉක්මවන බව ද එම වාර්තා තවදුරටත් දක්වා සිටී.

සිංගප්පූරුව සිව් වන මගී පර්යන්තය මෙහෙයුම් සඳහා එක්කෙරේ

ලොව හොඳම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල ලෙස නිරන්තරයෙන් ශ්‍රේණිගත කිරීම් වල රැඳී සිටින සිංගප්පූරු චැංගි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල තම සිව් වන මගී පර්යන්තය ඉදිකර අවසන් වන අතර එය ඔක්තෝබර් මස 31 දින මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කලේය.

2014 වසරේ දී ඉදිකිරීම් ආරම්භ කල අතර පසුගිය වසරේ දෙසැම්බර් මස වන විට එහි කටයුතු අවසන් කරන ලදි. මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා වැයකල මුදල සිංගප්පූරු ඩොලර් මිලියන 985 ක් වන අතර අත්කරගන්නා වර්ග ප්‍රමාණය වර්ග මීටර 225 000 කි.

කොරියානු ගුවන් සේවය සහ කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය ප්‍රථමයෙන්ම මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කරනු ඇති අතර අනතුරුව අනෙක් ගුවන් සමාගම් ක්‍රමයෙන් මෙහෙයුම් කටයුතු ආරම්භ කරනු ඇති බව චැංගි ගුවන්තොටුපොල පවසයි.

දීප ව්‍යාප්ත සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධන චිත්‍ර තරඟාවලියේ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් ප්‍රකාශයට පත්කෙරේ

73 වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා දිනය, 2017 දෙසැම්බර් මාසයේ පවත්වන්නට යෙදුන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 10 වන ගුවන් සේවා පිළිබඳ ගිවිසුම් සමුළුව තේමා කර ගනිමින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධන චිත්‍ර තරඟාවලියක් දීප ව්‍යාප්ත මට්ටමින් පවත්වන ලද අතර එය පාසැල් අංශයේ කණිෂ්ඨ සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ ලෙස තරඟ අංශ දෙකකින් ද, විවෘත අංශයේ තරඟයකින් ද සමන්විත විය. ඉහත තරඟ අංශ ත්‍රිත්වය යටතේ විශාල චිත්‍ර සංඛ්‍යාවක් යොමුකර තිබූ අතර එම චිත්‍ර විනිශ්චය කරනු ලැබූයේ ශ්‍රී ලංකා සෞන්දර්ය විශ්ව විද්‍යාලයේ චිත්‍ර කලා පීඨය මගිනි.

මෙම චිත්‍ර තරඟාවලියේ තේමාව **අනාගත ගුවන් සේවාව අපේ ඇසින්** යන්න වූ අතර ජයාග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් ප්‍රකාශයට පත් කිරීම 2017 දෙසැම්බර් මස 27 දින පවත්වන ලද ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 15 වන සංවත්සරික සැමරුම් උත්සව අවස්ථාවේ දී සිදුකෙරින.

මෙහිදී පාසැල් අංශයේ කණිෂ්ඨ අංශයේ ප්‍රථම ස්ථානය හොරණ තක්ෂිලා විද්‍යාලයේ සනුගි දිල්හාරා සිසුවියත්, දෙවන ස්ථානය කෑගල්ල මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ සසිඳු අමරතුංග සිසුවාත් සහ තෙවන ස්ථානය එම විද්‍යාලයේම පී එස් රන්හිරු සිසුවාත් විසින් දිනාගන්නා ලදී එමෙන්ම පාසැල් අංශයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අංශයේ ප්‍රථම ස්ථානය මීගහකිවුල ජාතික පාසලේ සමාධි සංකල්පනා ජයරත්න සිසුවියත්, දෙවන ස්ථානය ගම්පහ රත්නාවලී බාලිකා විද්‍යාලයේ කවිඳුනී රාජරත්න සිසුවියත් සහ තෙවන ස්ථානය හොරණ තක්ෂිලා විද්‍යාලයේ නදුනි නිල්හාරා සිසුවියත් දිනාගන්නා ලද අතර විවෘත අංශයේ ප්‍රථම ස්ථානය ගුරුගොඩ මීවනපලාන පදිංචි ජීවනී නිරෝෂා වීරසිංහ මහත්මිත්, දෙවන ස්ථානය හේන්නතොට දොඩන්දුව පදිංචි සුගත් සංජීව ද සිල්වා මහතාත් සහ තෙවන ස්ථානය අඹකොටේ කුරුණෑගල පදිංචි ෂාලිකා නිලක්ෂණී රත්නායක මෙනවියත් විසින් දිනාගන්නා ලදි.

මෙම සියළු අංශයන් යටතේ ප්‍රථම ස්ථාන ජයගත් ජයග්‍රහක ජයග්‍රාහිකාවන් හට එක් අයෙකුට සිංගප්පූරුව වෙත යාමට සහ ඒමට ගුවන් ටිකට්පත් දෙක බැගින් ද, දෙවන ස්ථාන ජයගත් ජයග්‍රහක ජයග්‍රාහිකාවන් හට එක් අයෙකුට මැලේසියාව වෙත යාමට සහ ඒමට ගුවන් ටිකට්පත් දෙක බැගින් ද සහ තෙවන ස්ථාන ජයගත් ජයග්‍රහක ජයග්‍රාහිකාවන් හට එක් අයෙකුට දේශීය ගුවන් ගමනක නිරතවීම සඳහා ගුවන් ටිකට්පත් දෙක බැගින් ද ත්‍යාග ලෙස පිරිනැමේ.

එමෙන්ම සිව්වන ස්ථානයේ සිට දසවන ස්ථානය දක්වා ජයග්‍රහණ හිමිකරගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් හට කුසලතා සහතික පිරිනැමීමට ද සංවිධායක කමිටුව සැලසුම් කර ඇත.

ඩ්‍රෝන යාත්‍රා භාවිතයේ නව නියාමන ක්‍රමවේදය පිළිබඳව

ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය සීරුවෙන්

ඩ්‍රෝන යානා මෙහෙයුම්කරුවන් සඳහා නව නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට පවතින වත්මන් නීති මාලාවත්, ඒ වෙනුවෙන් ඇවැසි නීතිමය ප්‍රතිපාදන මෙන්ම ඩ්‍රෝන යානා තාක්ෂණය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය දැනුවත් වීම ද කාලීන අවශ්‍යතාවයකි. මෙම කාලීන අවශ්‍යතාවය මනාව අවබෝධකරගත් වත්මන් ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී අද්මිරාල් රවීන්ද්‍ර සී. විජේගුණරත්න මහතා ප්‍රධාන ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලයේ නිලධාරීන්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සමගින් එක්ව ශ්‍රී ලංකා පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් පොලිස් ස්ථාන 489 යේ පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරුන්/ වැඩබලන පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරුන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් ආරම්භ කරන ලදි.

එහි ප්‍රථම පියවර ලෙස 2017 දෙසැම්බර් මාසයේ දී පොලිස් ස්ථාන 126 ක පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරුන්/ වැඩබලන ස්ථානාධිපතිවරුන් සඳහා වැඩමුළු හතක් පැවැත් වූ අතර දෙවන පියවර වශයෙන් 2018 ජනවාරි මාසයේ දී පොලිස් ස්ථාන 313 ක පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරුන්/ වැඩබලන ස්ථානාධිපතිවරුන් සඳහා වැඩමුළු එකොළහක් පැවැත්වී ය. මෙම වැඩසටහන් මාලාවෙහි උපදේශකත්වය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂක - ගගණ නාවික තොරතුරු සේවා දනුල ජයරත්න මහතා කටයුතු කලේ ය.

මෙම කාලෝචිත වැඩසටහන් මාලාව වත්මන් ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී අද්මිරාල් රවීන්ද්‍ර සී විජේගුණරත්න මහතාගේ අදහසකට අනුව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි යන මහත්වරුන්ගේ උපදෙස් මත මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අතුල ජයවික්‍රම, නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් රොහාන් මනුකුලසූරිය, අධ්‍යක්ෂ (ගුවන් සංතරණ සේවා) එම්. ඒ. කේ. ප්‍රසන්න යන මහත්වරුන්ගේ මග පෙන්වීම මත ක්‍රියාත්මක විය.

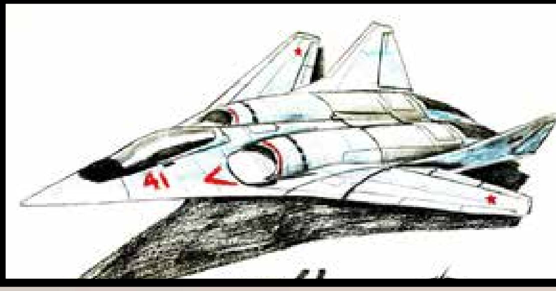
රුසියානු සුපිරි මිග් 31 වෙනුවට
නව පන්නයේ යානාවක්

රුසියානු ගුවන් හමුදාවේ ප්‍රධාන ඉන්ටර්සෙප්ටර් යානය ලෙස භාවිතා වන්නේ මිකොයාන් නිර්මාණ බියුරෝව නිෂ්පාදනය කරන මිග් 31 යානයයි. 70 දශකයේ දී එළි දැක්වුනු එම මිග් 31 යානයේ ප්‍රධාන කාර්යය වන්නේ රුසියානු ගුවන් සීමා ඉක්මවන සතුරු යානා වලට රට තුලට පැමිනීම වැලැක්වීමයි. ටොන් 40 ක පමන බර විශාල යානාවක් වන මෙය පැරණි වුවත් තවමත් ලෝකයේ බලවත්ම මෙන්ම වේගවත්ම යානාවක් ලෙස සැලකෙනවා. පැයට කිලෝමීටර 2500 ක සාමාන්‍ය වේගයකුත්, පැයට කිලෝමීටර 3500 ක උපරිම වේගයකුත් ඇති මිග් 31 යානයට කිලෝමීටර් 20 ක් තරම් ඉහළ අහසේ පියාසර කල හැකියි.

රුසියානු ගුවන් හමුදාව මෙම යානාව වසර 2020 වන විට විශ්‍රාම ගැන්වීමට රුසියානු ගුවන් හමුදාව සූදානම් වන අතර එහි රාජකාරිය භාරගැනීමට නියමිත නවතම යානය මේ වන විටත් සූදානම් වන බව රුසියානු ආරංචි මාර්ග පවසයි.

මිග් 41 ලෙස නම් කිරීමට තීරණය කොට ඇති මෙම යානය "ස්ටෙල්ත් ඉන්ටර්සෙප්ටර්" වර්ගයේ යානාවක් වන අතරම නවතම පස්වැනි පරම්පරාවේ යානාවලටත් වඩා ඉදිරියෙන් ඇති මෙය හයවන පරම්පරාවේ යානයක් ලෙස ද හැඳින්විය හැකි බවයි යානාවේ හැකියාවන් ගැන තොරතුරු දන්නා රුසියානු විශේෂඥයින් පවසයි.

පැයට කිලෝමීටර 4000 ක පමන සුපිරි වේගයකුත්, කිලෝමීටර 50 ක පමන ඉහළ අහසේ, එනම් අභ්‍යවකාශ මායිම වෙතම පියාසර කරන්නට හැකිවීමත්, රේඩාර් වලට නොපෙනෙන ස්ටෙල්ත් ගතිගුණත් මෙම යානය සතුවනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු සඳහන් වේ.

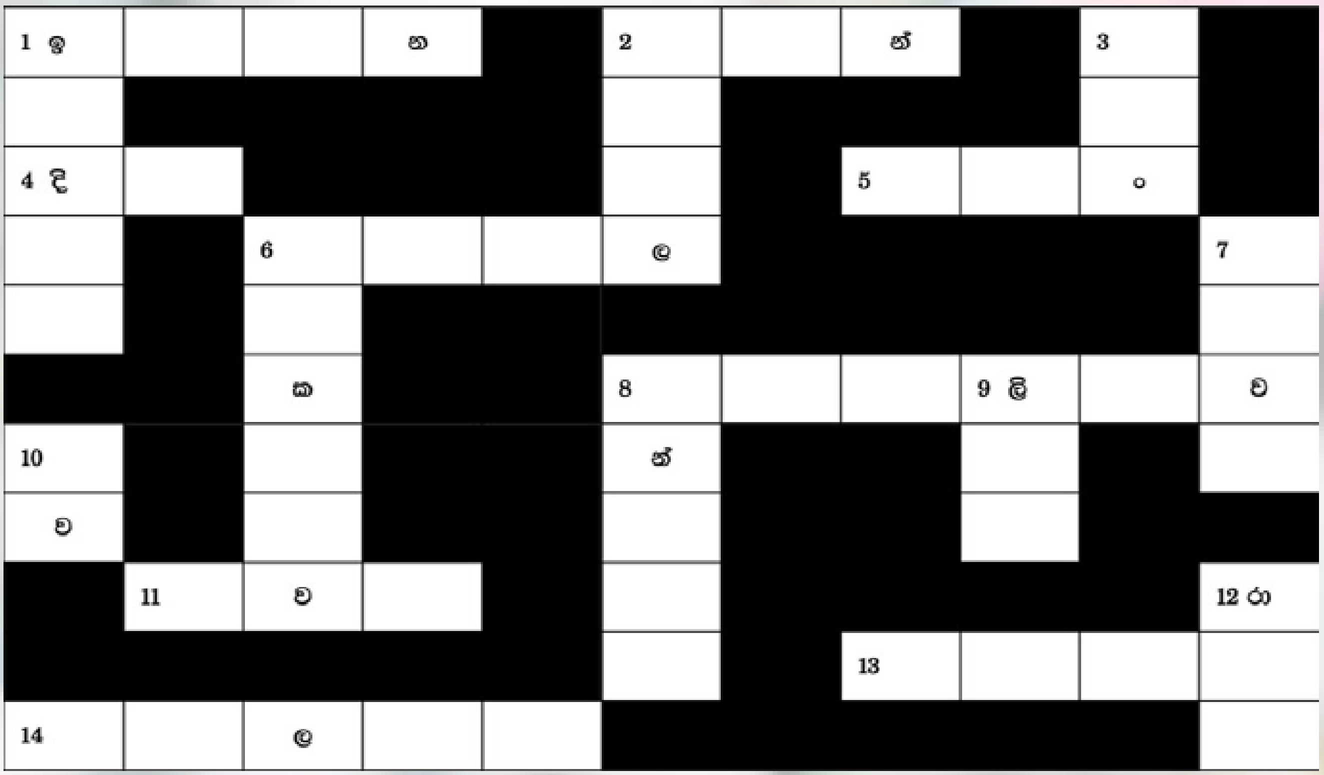


53 වන පැරිස් ගුවන් සංදර්ශණයේ විශේෂ අවස්ථාවන්

International Paris Air Show 2017

Paris – Le Bourget

737 MAX
167



නම : ....

පෞද්ගලික ලිපිනය : ....

දුරකතන අංකය : ....

පාසල : ....

පාසලේ දුරකතන අංකය : ....

පන්තිය : ....

....

විදුහල්පතිතුමා/ [illegible]

ගුවන්සර සඟරාව

සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

අංක 152/ 1, මිනුවන්ගොඩ පාර

කටුනායක

පහළට

01 : ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වැඩිම ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාවක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන රට වන්නේ

02 : ඉතිහාසයේ ජලතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයකි

03 : ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමකි

06 : සංවර්ධනය කර අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා කටයුතු වෙනුවෙන් මෑතකදී විවෘත කළ ගුවන්තොටුපොලකි.

07 : සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය පිහිටා අත්තේ මෙම ප්‍රදේශයේ ය

08 : ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය හා සම්බන්ධ ආයතන වල මූලස්ථාන මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත

09 : ලොව සුපතල පුද්ගලික ජෙට් යානා නාමයකි

10 : ගුවන්යානා ඉන්දන ලෙස අනාගතයේ මෙම ඉන්දන භාවිත කිරීමට සිදුවනු ඇත

12 : ශ්‍රීලාංකීය ගුවන් ඉතිහාසය හා සබැඳුන රජ කෙනෙකි

හරහට

01 : ගුවන් යානාවක් පියාසර කරවීමට අවැසි ශක්තිය ලබාගැනීමට අත්‍යාවශ්‍ය දෙයකි

02 : ලොව ප්‍රථම සූර්ය ශක්තියෙන් ක්‍රියාකරන ගුවන්තොටුපොල මෙයයි.

04 උභයතර ගුවන් යානා ගොඩබිමෙහි මෙන්ම මෙම පෘෂ්ඨ මත ද මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබයි

05 : චීනයේ ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත.

06 : ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලකි

08 : 54 වන ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව මෙම රටෙහි පවත්වන ලදි

11 : ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාවට අයත් මෙම කලාපය නියාමනය කරනු ලබයි

13 : ලොව සුපතල ඇන්ටනෝව් ගුවන් යානා නිපදවනු ලබන රට වන්නේ

14 : ලොව කාර්යබහුලතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත

කොන්දේසි

1 මෙම ප්‍රහේලිකාවට විසඳුම් ලබාදිය හැක්කේ පාසැල් සිසුන් සඳහා පමණි.

2 ගුවන්සර සඟරාවෙහි 17 වන කලාපයෙන් සකසා ගත් ඡායා පිටපතක සම්පූරණ කරන ලද ඔබගේ නිවැරදි විසඳුම ඔබේම උත්සාහයක් බවට පාසලේ විදුහල්පතිතුමා/ විදුහල්පතිතුමිය විසින් සහතික කල යුතුය

3 සෑම විසඳුමක් සමගම කුපනය නිවැරදිව පුරවා ලියුම් කවරයක බහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත එවිය යුතු අතර ලියුම් කවරයේ වම් පස ඉහළ කෙළවරේ "ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 01" ලෙස සඳහන් කල යුතුය.

4 නිවැරදි විසඳුම 2018 ජුලි මස 10 දිනට ප්‍රථම පහත ලිපිනයට එවිය යුතුය

ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර

කටුනායක

5 නිවැරදි විසඳුම් අතරින් කුසපත් ඇදීමක් මගින් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 05 දෙනෙකු තෝරා ගැනේ.

6 "ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 01" හි නිවැරදි විසඳුම සහ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 18 වන ගුවන්සර කලාපයෙහි පළ කරනු ඇත.

7 ජයග්‍රාහක දූ පුතුන් වෙනුවෙන් වටිනා ත්‍යාග පිරිනැමීමට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව කටයුතු සංවිධානය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 15 වන සංවත්සරික සැමරුමට සමගාමීව

පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක්

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 15 වන සංවත්සරික සැමරුමට සමගාමීව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල පරිශ්‍රයේ දී පවත්වන ලදි. මෙම වැඩසටහන සඳහා එස්. ඕ. එස් ළමා ගම්මානයේ සිසු දරු දැරියන් සහ කුරණෑගල රොයල් ජාත්‍යන්තර පාසලේ සිසු දරු දැරියන් 160 ක් පමන සහභාගී විය.

උදෑසන 09 00 ට පමන ගුවන්තොටුපොල පිටත්වීමේ පර්යන්තයෙන් වැඩසටහන ආරම්භ වූ යේ ගුවන්තොටුපොල මාධ්‍ය අංශය විසින් මෙහෙයවන ලද වැඩසටහනකිනි. ගුවන්තොටුපොල ආරක්ෂක කටයුතු, මගී ටිකට්පත් පරික්ෂාව, ආගමන සහ විගමන මෙන්ම රේගු කටයුතු, සහ ගුවන්තොටුපොල අනෙකුත් සේවාවන් පිළිබඳව මෙම වැඩසටහනින් දැනුවත් කිරීම සිදුකල අතර අනතුරුව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ අති නවීන (A320neo, 4R-AND) ගුවන් යානවක් නැරඹීමේ අවස්ථාව ද හිමිවිය. එහිදී ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ ඉංජිනේරු අංශය විසින් ගුවන් යානාවේ තාක්ෂණික ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව දැනුවත් කරන ලදි.

අනතුරුව දැනුවත් කිරීමේ දේශණය ආරම්භ වූ අතර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් සේවා සහ ප්‍රවාහන හිමිකම් කළමනාකරු ඉෂාර ගුණවර්ධන මහතා විසින් මෙහෙයවූ මෙම වැඩසටහන සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් ටිකට්පත් අංශයේ ඉරෝමි මහත්මිය, ගුවන් භාණ්ඩ අංශයේ පුබුදු ප්‍රසන්න මහතා, බිම් මෙහෙයුම් අංශයේ නිලන්ත ජයකොඩි මහතා, ගුවන්කුටි සාමාජිකා ක්වින්ස්ටාර් රත්නක්ගෙදර මෙනවියත් සහභාගී වූ ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම නියෝජනය කරමින් ගුවන් ආරක්ෂක අංශයෙන් ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මහතා, ගුවන් ගමන් පාලන අංශයෙන් අරුණ

ප්‍රනාන්දු මහතා, ගුවන්තොටුපොල බිම්මෙහෙයුම් අංශයෙන් කවිශ්ක මහතා, ගිනි නිවීම් සහ මුදවා ගැනීම් අංශයෙන් බී ඩී එන් රංජිත් මහතාත් දේශක මඩුල්ල සහභාගී විය.

අනතුරුව පැවති සහභාගීත්ව සහතික ප්‍රධානය වෙනුවෙන් ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ සභාපති ඉංජිනේරු සමන් ඒදිරිවීර, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජික ආචාර්ය ආමින්ද මෙත්සිල පෙරේරා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අතුල ජයවික්‍රම යන මහත්වරුන් සහභාගී විය.

මෙම අවස්ථාවට සහභාගී වූ සිසු දරු දැරියන් අදහස් දක්වමින් කියා සිටියේ මෙය තමන් වෙත පාසැල් කාලයේ දී හිමිවූ අනගි අවස්ථාවක් මෙන්ම තමන් ගේ අනාගත අපේක්ෂාවන් සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් මෙම අවස්ථාව ඉතා වැදගත් වන බවයි.

මෙම වැඩසටහන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව මගින් පවත්වනු ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලක මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ නවමු වැඩසටහන් මාලාවේ තෙවන වැඩසහන වූ අතර සුපුරුදු පරිදි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සහ ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම සහයෝගීතා අත්වැල සපයන ලදි.

මී මැස්සෙක් දිහා බැලුවම පේන්නෙ උඹට පියාඹන්න බෑ වගේනෙ

ඒත් උඹ පියාඹනවා

එයා කියන්නෙ අළුත් යානයක් හදන එක ගැන පරන එකෙන්

Phoenix - ඊජිප්තු මිත්‍යා කථාවල සඳහන් වන පක්ෂියෙකි. විශේෂත්වය වන්නේ විනාශ කර ගිනිතැබූවත්, එම අළු මතින් සජීවීව නැගී සිටීමයි. මේ සංකල්පය පාදක කොටගෙන 1964 දී ප්‍රවීන ලේඛක Elleston Trevor විසින් The Flight of the Phoenix යන නවකථාව ප්‍රකාශයට පත්කරනු ලබයි.

එම නවකථාව ආශ්‍රකොටගෙන 1965 දී ප්‍රථම වරට චිත්‍රපටයක් නිශ්පාදනයවේ. තවද 2004 වසරේ දී නව නිපැයුමක් ලෙසින් Behind the Enemy Lines (2001), The Oman (2006), Max Payne (2008), A Good Day to Die Hard (2013) සහ I.T. (2016) යන චිත්‍රපට අධ්‍යක්ෂනය කල John Moore ගේ සුපිරි අධ්‍යක්ෂනයෙන් නිපදවන ලද Flight of the Phoenix චිත්‍රපටයේ විස්තර ඔබවෙත ගෙන ඒමට අදහස් කරනු ලැබූයේ එහි මූලික හරය, අති දුෂ්කර අවස්ථාවන්හ දී ද කණ්ඩායම් ක්‍රියාකාරකම් මගින් මනාව සංවිධානය වී ඉලක්කය වෙතම පමනක් අවධානය රඳවා එය වෙත පූර්ණ විශ්වාසය තබමින් ක්‍රියාකර ජයගන්නා ආකාරය විශිෂ්ඨ ලෙසම ප්‍රදර්ශනය වන අග්‍රගනයේ නිර්මාණයක් ලෙස අප හට හැඟී ගිය නිසාවෙනි.

Flight of the Phoenix චිත්‍රපටය Action, Adventure සහ Drama යන වර්ගීකරනයන්ට අයත් වන 6.1 ක IMDb අගයකින් යුත් පවුලේ සැමට එකට සිට නැරඹිය හැකි විනාඩි 113 ක ධාවන කාලයකින් යුක්ත වේ. ප්‍රකට 20th Century FOX ආයතනය මගින් බෙදාහැරුනු මෙහි නිශ්පාදන පිරිවැය ලෙස ඇමරිකා ඩොලර් මිලියන 45 ක් සහ Box Office ආදායම ඇමරිකා ඩොලර් මිලියන 34 ක් (නොවැම්බර් - 2015) ලෙස වාර්ථාවේ.

මෙහි ප්‍රධාන චරිතය Savior (1998), The Day After Tomorrow (2004) සහ GI Joe The Rise of Cobra (2009) යන ශ්‍රීලංකිකයන්ගේ මතකයේ රැන්දු චිත්‍රපට යන්හි තම රංගන ප්‍රතිභාව ප්‍රකට කල Dennis Quaid විසින් නිරූපනය කරමින් චිත්‍රපටය පුරාම ජීව ගුණය ඉතා හොඳින් පවත්වා ගනී.

The Story

ගෝබි කාන්තාරයේ පවත්වාගෙන යන අසාර්ථක තෙල් කැනීම් මධ්‍යස්ථානයක් අත්හැර දමා එහි සේවකයන් නැවත මව් සමාගම වෙත ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා පැමිණෙන C – 119 ගුවන් යානාවක් (Fairchild Aircraft සමාගමෙහි නිශ්පාදනයක් වන මෙම යානය එන්ජින් දිවිත්වයකින් සමන්විත වේ. සාමාන්‍ය ව්‍යවහාරයේ දී මෙම යානා Flying Boxcar ලෙස හඳුන්වනු ලබයි C – 119 යානා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ හමුදාමය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා බහුලව භාවිත කරනු ලබයි.) වැඩබිම වෙත පැමින, එහි ඇති සියළු උපකරණ සහ තාක්ෂණවේදීන් රැගෙන චීනයේ බීජිං වෙත ගෝබි කාන්තාරය හරහා ප්‍රවාහනය කරන දර්ශණ පෙළක් චිත්‍රපටයේ පළමු පරිච්ඡේදය ලෙස දර්ශනය කෙරේ.

දෙවන පරිච්ඡේදය ලෙස ගුවන් යානයේ පතිවුඩ සංඥා හුවමාරු ඒරියලය හානිවී, දරුණු වැලි කුනාටුවකට හසුව එය මගහැරීම සඳහා පියාසර කිරීමේ දී එක් එන්ජිමක් විනාශ වී යානය කඩා වැටීම ඉතාම තාක්විකව පෙළගස්වයි.

ඉන් ඉදිරියට රූප රාමු පෙළ ගැසෙන්නේ, ලෝකයේ විශාලත්වයෙන් 05 වන ස්ථානය ගන්නා ස්ථිර ලෙස සිතියම් ගත කිරීමට නොහැකි, මනරම් වැලි කඳු වලින් හා පසෙකින් පිහිටි විශාල ලෙස ස්වභාවික චුම්භක පර්වත වලින් සැදුන අල්තායි (Altai) කඳු පන්තිය නිසා මාලිමාවක් භාවිත කිරීමට නොහැකි, අතිශය දුෂ්කර පරිසරයක අතරමං වන තෙල් කැනීමේ විශේෂඥ කාර්මිකයන් පිරිසක් සහ ගුවන් යානා අනුරූ නිශ්පාදන විශේෂඥයකු විසින් කඩා වැටුනු ගුවන් යානයේ එකතු කොට නව ගුවන් යානයක් නිපදවා මරුකතරෙන් ඉගිලී දිවි ගලවා ගන්නා අයුරු වේ.

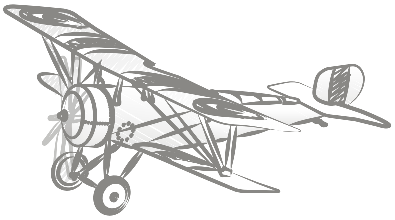
Guwansara

ගුවන්සර ත්‍රෛමාසික සඟරාව

ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම උසස් පෙළ පාසල් පුස්තකාල වෙත නොමිලයේ නිකුත් කරනු ලබයි.

ගුවන් සේවා නිර්මාණ සහ ප්‍රවෘත්ති වාර්තාකරණයට ඔබටත් අවස්ථාවක්...

ගුවන්සර සඟරාව සඳහා ගුවන් කර්මාන්තය ආශ්‍රිත සිදුවීම් ඔබටත් වාර්තා කළ හැක. ඔබ පාසලේ/ප්‍රදේශයේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ කිසියම් වැඩසටහන් සිදුවේ නම් ඒ හා සම්බන්ධ තොරතුරු හැකි ඉක්මනින් අප වෙත යොමු කරන්න. තවද ගුවන්සර සඟරාව සඳහා ලිපි, රචනා, නිර්මාණ, පරිවර්තන සහ ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳ ඔබ දන්නා කරුණු අප වෙත යොමුකර ඔබගේ නිර්මාණශීලී දායකත්වය ලබාදිය හැකිය. තෝරා ගන්නා නිර්මාණ සඳහා සැනසිලි ත්‍යාග ලබාදීමටද අප බලාපොරොත්තු වේ. ගුවන්සර සඟරාව නොමිලයේ නිකුත් කරන බැවින් මුද්‍රණය කරනු ලබන්නේ සීමිත පිටපත් සංඛ්‍යාවකි. එබැවින් ගුවන්සර සඟරාවේ පසුගිය කලාප www.caa.lk වෙබ් අඩවියෙන් ලබාගත හැක.



විමසීම්...

ගුවන්සර සඟරාව
සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
අංක 152/ 1, මිනුවන්ගොඩ පාර කටුනායක

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

www.facebook.com/guwansaramag

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/190/News/2018