

# ගුවන්සර

Guwansara

ගුවන් ක්‍රේඩිත්‍ය පිළිබඳ හි ලකාවේ ප්‍රධාන සිංහල අධිකාලීන සමාජව

18 වන කළාපය | 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



2018.12.07 දිනට යෙදෙන  
ජාත්‍යන්තර සිව්වූ ගුවන් සේවා දිනය බෙඳුවෙන්  
නිකුත් කරන වියේ සෑම සැම සෑම

74 වන

ජාත්‍යන්තර සිව්ල් ගබන්සේවා දිනය

අනිමානවත්ව

සමරමු

1944 - 2018

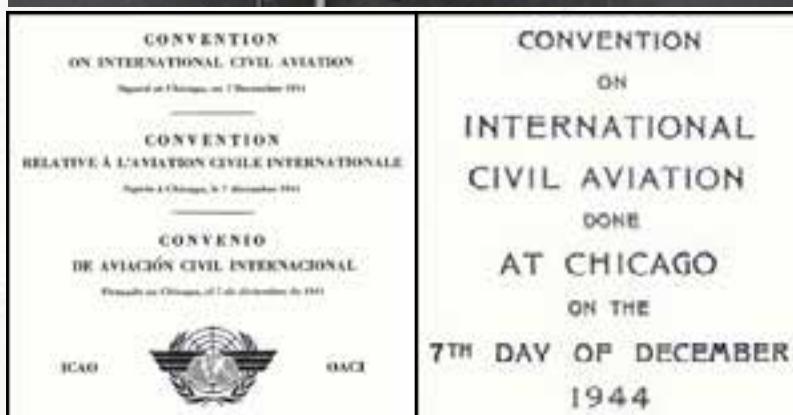


ORGANISATION DE L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE  
INTERNATIONAL CIVIL  
AVIATION ORGANIZATION





PICAO - North Atlantic Route Service Conference  
(Dublin, March 1946)



1944 දෙසැම්බර් 07 දින වකාගේ සම්මුතියට අත්සන් තැබූ වෙශ්‍යාපික අවස්ථාව



## International Civil Aviation Organization

**Abbreviation**  
ICAO

**Formation**  
April 4, 1944

**Started**  
December 7, 1944

**Type**  
United Nations Specialised Agency

**Legal status**  
Active

**Headquarters**  
Montreal, Canada

**Head**  
Secretary-General of the  
International Civil Aviation  
Organization  
Fang Liu

**Member States**  
192

**Website**  
[www.icao.int](http://www.icao.int)

## Contents

ISSUE  
18



**06** ශ්‍රී ලංකාව යලිත්  
ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින්  
දකුණු ආයිසාවෙන් පළමු  
තැනට

**12** දිගෙන් දින දිගුණුවට පිය  
නගන කලාපීය පුහුණු  
ආයතනය

**16** මානසික රෝහලකින් ඇරඹූ  
රේස් කේස් පිටිය ප්‍රථම  
ගුවන්තොටුපොල බිවිට පත්වී  
ඉතිහාසගත කථාන්තරය

**18** නැගෙනහිරට පැසු හිරි  
මධ්‍යකලපුව ගුවන්තොටුපොල

**22** රැසිරි සහෝදරයන්ගේ තොදුරු  
ප්‍රවිත කථාව

**26** ප්‍රථමවරට පොදුගලික  
හෙමිකොප්ටර් යාත්‍රාගණ්‍යක්  
මෙරටට හඳුන්වා දුන් IWS  
ශේෂීයේෂන් සමාගම

**32** ලේක පළමා දිනයට සමගාමීව  
ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව  
පාසැල් සිසු දරු දැරියන්  
දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක්

**34** ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්  
සේවාවේ ආරක්ෂාවට ශ්‍රී  
ලංකාවේ දායකත්වය



**18**



**49**



**54**



**78**



**75**

# EDITORIAL

<b>Editor in Chief</b> Malaka Dasanayake	ප්‍රධාන සංස්කාරක මාලක දැසිනායක
<b>Deputy Editor in Chief</b> Nilantha Tennakoon	නියෝජන ප්‍රධාන සංස්කාරක නිලන්ත තෙන්නතොන්
<b>Consultant Editor</b> Prabath Kularathna	සංස්කාරක උපදේශක ප්‍රහාත් කුලරත්න
<b>Editor</b> Chandima Kodituwakku	සංස්කාරක වන්දීමා කොඩිතුවක්කා
<b>Head of Finance &amp; Distribution</b> Manjula Wickramanayake	මූල්‍ය සහ බෙදාහැරීම් ප්‍රධානී මංපුලා විකුමනායක
<b>Aviation Feature Editor</b> Ishara Gunnawerdeea	ගුවන් සේවා විශේෂාංග සංස්කාරක ඉහාර ගුණවර්ධන
<b>Editorial Board</b> Gimhan Dabarera Yohan Tennakoon Gayani Millawithanachchi A A N S Adikari	සංස්කාරක මත්ස්‍යිලය ගිමහන් දාබරේරා යොහාන් තෙන්නතොන් ගයති මේල්විතානවිති ඒ ඒ වින් විස් අදිකාරී
<b>Graphics Design</b> Banuka Sachintha Prasad Ranasinghe	ගැරික් නිර්මාණ බාහුක සවින්ත ප්‍රකාද් රණසිංහ
<b>Type Setting</b> Ruwini Busnayake	පරිගණක අක්ෂර රැවිති බස්නායක
<b>Circulation</b> Gihan Gunasekara Kumudu Premarathna Nuwan Samaranayake Dhammadie Nanda Kumara Upul Kumara Saman Priyantha Indika Niroshan Tharanga Amarasinghe Indika Amarasinghe Sisira Kumara Chaminda Gunasekara Nimantha Peiris	බෙදාහැරීම් සහය ගිහාන් ගුණසේකර කුමුද ප්‍රෝමරත්න නුවන් සමරනායක ධම්මික හන්ද කුමාර ලපුල් බුමාර සමත් ප්‍රියන්ග ඉන්දික නිරෝෂන් තරංග අමරසිංහ ඉන්දික අමරසිංහ සිසිර බුමාර වමින්ද ගුණසේකර නිමත්ත පිරිස්
<b>Photography</b> Sagara Indrajith Nalinda Madusanka	ජායාරූප සාගර ඉන්ද්‍රජිත් නලින්ද මදුසංක



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

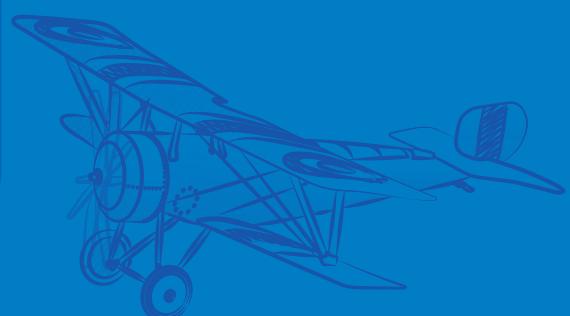
## Cover STORIES



අට වන විදේ පැසුවන රෙහාන් අම්ප පෙලේරු මිගුවු මාරිස් ස්වේලේල විදාහලයේ ඉගෙනුම ලබයි. පාසැල් අධිකාපනයට වගේම ගුවන් යනා වලට ද ඉනා ආස්ථා කරන රෙහාන් නිශ්චිලීබා එරේමොඩිලර්ස්හි තවත් පුරුෂක්. ප්‍රාවී අම්ප ZI GOLO ගුවන් යනාව නිපදවුණු තමන්තේ තැකැබේවය තොඩුව බැඩාදුන් අතර විනි අවබෝපත්තේ පොට ඇතුළයක් අවසිස් පරදී සට්‍රිකරුන්ත සිය උපරිම වෙර කොටු උත්සාහය දරන අවස්ථාවකි මේ.

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 සාගරාවේ අධිංඛ කරඟා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීන් හෝ විනි සේවකයින්ගේ නිල ස්ථාවරය නොවන අතර විනි සියලු වගකිම අදාළ ලේඛකය සතුය.





ශ්‍රී ලංකාව යෙළින්  
ගුවන් සුරක්ෂිතතාවය අතින්

## දැකුණු ආක්‍රියාවෙන පළමු තැනට

පහැදිලි විගණනයට කාලේක්ස්ව 1.21% ක කාර්යකාධින ප්‍රතිශත වර්ධනයක්

**ශ්‍රී ලංකාවේ නව තාක්ෂණය,** නව සොයාගැනීම් වැනි දේ සමඟින් එක්ව දිනෙන් දින දියුණුව ලබන අංයකි. මෙම දියුණුව පසුපස ඇත්තේ සංවිධානාත්මක බව, ක්‍රේඩියමක් සේ සාමූහිකව රාජකාරීන් ඉටුකිරීම, ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් කැපවී කටයුතු කිරීම වැනි කරුණු ය. එක්ස්ත් ජාතින්ගේ සංවිධානය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේර සංවිධානය (International Civil Aviation Organization – ICAO), ගුවන්සේරාවේ නියාමනය වෙනුවෙන් අවැසි සියලු නිතිමය ප්‍රතිපාදන නිරපාක්ෂිකව සකස් කරනු ලබන අතර ලොව පුරා එහි සාමාජිකත්වය උසුලන 192 ක් වන ජාතික ගුවන්සේර නියාමන ආයතන (National Aviation Authority – NAA) මෙම ප්‍රමිතින් තම කළාපයට උවිත අන්දමින් සකස් කර නියාමනය කිරීම වෙනුවෙන් බැඳී සිටී.

එමෙන්ම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේර සංවිධානය විසින් ලෝක ගුවන්සේරාව නියාමනය වෙනුවෙන් භදුන්වා ඇති 12 000 ක් පමණ වන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්

සහ නිරදේශීත ක්‍රියාමාර්ග (International Standards and Recommended Practices – SARPS) සිය සාමාජික රටවල් නිසි පරිදි ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ ද යත්න කළින් කළට විගණනය කිරීමට ද කටයුතු කරයි. නිරන්තර සමාලෝචන ඇගයිම (Continuous Monitoring Assessment – CMA) ලෙස හඳුන්වනු ලබන මෙම ජාත්‍යන්තර විගණනය, 2018 ජූනි මස 04

සිට 15 දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේරා නියාමන ක්‍රියාවලිය විගණනය කිරීම වෙනුවෙන් වෙන්කරන ලද අතර, මෙම නිරන්තර සමාලෝචන ඇගයිමට සාර්ථකව මුහුණ දුන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් සිවිල් ගුවන්සේරා අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකාව ගුවන්සේරා ක්ෂේත්‍රයේ සුරක්ෂිතතාවය ඉතා උසස් මට්ටමක පවත්වා ගන්නට සමත්ව ඇති බව ජාත්‍යන්තරය හමුවේ



පසක් කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ලබාගත් මෙම ජාග්‍රහණය සහ වර්ථමානයේ දී ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නව ප්‍රාවනතා පිළිබඳව ගුවන්සර පායික ඔබට කරුණු කියන්නට අප සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එම්. එම්. සී. නිමල්සිර මහතා සමග කළ සාකච්ඡාවකි මේ.

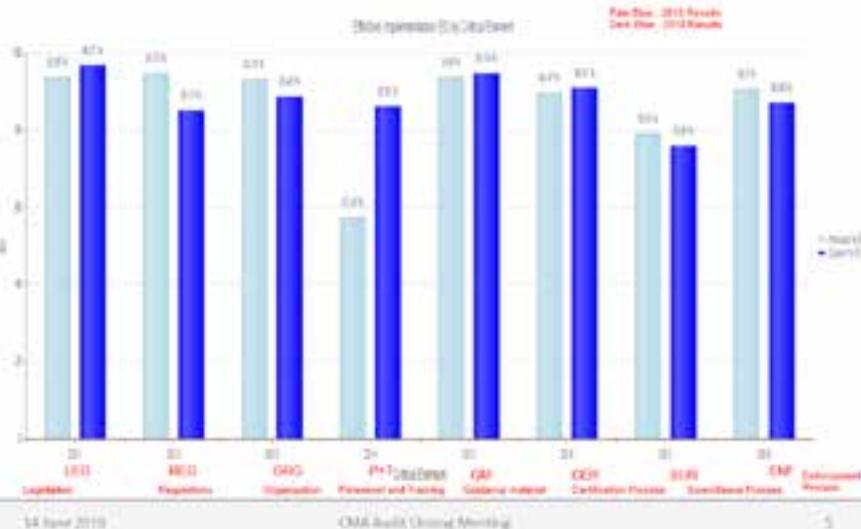
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තමිනි, යලික් වරක් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය අතින් ප්‍රිලාංකිය නාමය ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් හිසවා තබන්නට රටක් ලෙස අපට ගැකියාව ලැබේ තිබෙනවා, ඒ පිළිබඳව ප්‍රථමයෙන්ම සඳහන් කළාත්.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ගුවන්සේවාවේ තියාමනය වෙනුවෙන් භදුන්වා දී ඇති තිබූ පද්ධතිය නැතිනම් අප ගුවන්සේවාවේ දී භදුන්වු ලබන ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාමාර්ග (SARPS) තිසි පරිදි සිය සාමාජික රටවල් ක්‍රියාවේ යොදුවන්නේ ද යන්න කිලින් කළට පරික්ෂා කරනු ලබනවා. ඒ අනුව තමයි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මගින් 2018 ජූනි මස 04 වන දින සිට 15 වන දින දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ නිරන්තර සමාලෝචන ඇගයීමක් පවත්වනු ලබන්නේ. ඇත්තෙන්ම මෙය තරමක අභියෝගාත්මක අවස්ථාවක්, මන්ද අප ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය නැතිනම් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ආයිත කටයුතු තිසි තියාමනයක් යටතේ සිදුවන බවට සාධක නැතිනම් සාක්ෂි සහිතව ඔප්පු කළ යුතුයි. එමත්ම පසුගිය විගණනය පැවති අවස්ථාවේ දී එනම් 2010 වර්ෂයේ දී එයට සාර්ථකව මුහුණ දෙමෙන් ලබාගත් සුරක්ෂිතතා මට්ටම ආරක්ෂා කර ගත යුතුයි. ඒ අනුව කටයුතු කරමින් පසුගිය විගණනයට සාපේක්ෂව 1.21% ක වර්ධනයක් ද අත්කරගතිමින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාමාර්ග (SARPS) සපළ ලෙස ක්‍රියාවේ යොද්වීමේ කාර්යභාෂිත ප්‍රතිග්‍රන්ථ 88.57% ක සිමාවට පැමිණන්නට මෙවර අපට අවස්ථාව හිමිවූ බව මා පවසන්නේ නිහෘතමානී ආබම්බරයෙන් යුතුක්තවයි. ඇත්තෙන්ම එය සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ලබාගත් ජාග්‍රහණයක්.

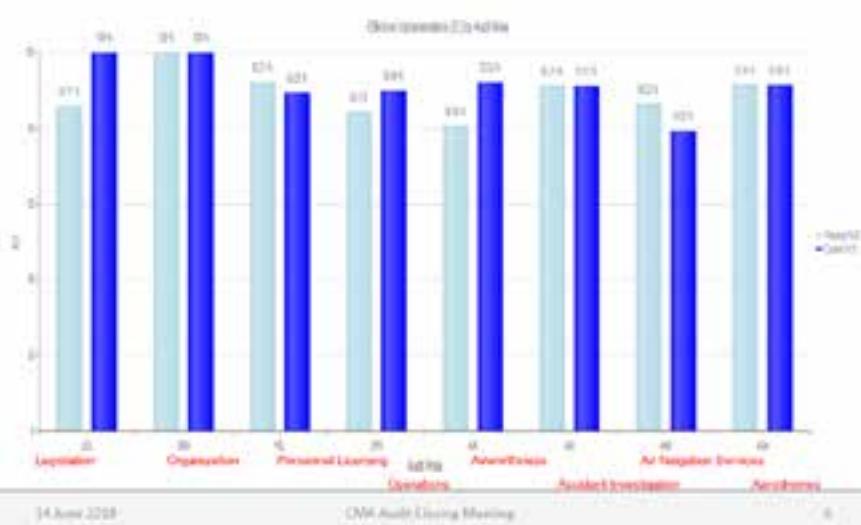
මෙම විගණනය සිදුවූ ආකාරය පිළිබඳවත් පායිකයන් දැනුවත් කළාත්

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සුදුසුකම් ලත් පරික්ෂකවරුන් හය දෙනෙකු සහභාගී

## Effective Implementation (EI) by Critical Element (CE)



## Effective Implementation (EI) by Area



වූ මෙම විගණනය නැතිනම් නිරන්තර සමාලෝචන ඇගයීමේ දී, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට සම්බන්ධීත එකිනෙක හා බැඳුන අංශ සහ ක්ෂේත්‍ර අවක්ෂ පිළිබඳව පුළුල්ව අවධානය යොමුකරන්නට කටයුතු කර තිබුනා. ඒ අනුව අප රටේ ගුවන්සේවාව සම්බන්ධයෙන් පත්වා ඇති තිබිය, එම නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙනුවෙන් සකස්වී ඇති සංවිධානත්මක සැලැස්ම, ගුවන් කර්මාන්තයේ නිරන්තරන් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, රටුල ප්‍රතිනි ගුවන්තොටුපොලවල්, ගුවන්යානා සහ

ගුවන් පුහුණු ආයතන සහතික කිරීම් ක්‍රියාවලිය, මෙහෙයුම්කරුවන් වෙත සිය කාර්යය ඉවුකිරීමට ලබාදී ඇති මාර්ගේපදෙශණය, ලිඛිත ක්‍රියාපරිපාලිය, විමර්ශන ක්‍රියාවලිය සහ නීතිය ක්‍රියාවට නැංවීමේ කුමවේදය යන අංශ අට ඒ යටතට ඇතුළත්.

එයින් පරිභාගිරව නීතිය, එම නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන ආයතනය, ගුවන් කර්මාන්තයේ නිරන්තරන් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, රටුල ප්‍රතිනි ගුවන්තොටුපොලවල්, ගුවන්යානා සහ



අංශය, ගුවන් අනතුරු විමර්ශනය කිරීමේ අංශය, ගෙන යාත්‍රා-ගණ සහ ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය යන ක්ෂේත්‍ර අටත් විමර්ශනයට ලක්කලා. එමෙන්ම ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ගුවන්කාවපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සහ සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්ත අංශය තියෙක්නය කරමින් ගැලැයිසිද්ධාන් ගුවන්සේවා පාසුල ද විගණනයට ලක්කරන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකාව ප්‍රායෝගිකව ද ජාත්‍යන්තර සම්මතයන් සහ නිරදේශීත ක්‍රියාකාරකම් (SARPS) ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ ද යන්න පරික්ෂා කිරීමේ අරමුණිනු සි. මෙහිදී මෙම සැම අංශයක් හා ක්ෂේත්‍රයකින්ම අවම වගයෙන් 77% ක් ඉක්මවා ගිය ප්‍රතිශතයකින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සහ නිරදේශීත ක්‍රියාමාරුග (SARPS) සපල ලෙස ක්‍රියාවේ යොදවා ඇති බව තහවුරු කරන්න හැකිවිම විශේෂත්වයක් ලෙස දක්වන්න පුළුවන්.

ඒ වගේම කියන්න අවශ්‍යයි මූලින්ම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය ශ්‍රී ලංකාවේ සුරක්ෂිතතා විගණනයක් පවත්වනු ලබන්නේ 1997 වසරේ දී. එහි නිරදේශ ශ්‍රී ලංකාවට එකරම් සුහුදායක මට්ටමක පැවතුන්නේ නැහැ. එවක ශ්‍රී ලංකාව එම විගණනයට මූහුණ දී තිබූයේ සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ලෙසයි. ගතානුගතික දෙපාර්තමේන්තු ක්‍රියාවලිය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවාවට ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීමට යන ගමනේ දී බොහෝ අපහසුතා හා බාධක ගෙනදෙන්නක් බව එම විගණන නිරදේශ මගින් දැඩිලෙස මතුකර පෙන්වා තිබූණා. එහි ප්‍රථිපලයක් ලෙස තමයි 2002 අංක 34 පාර්ලිමේන්තු පනතෙහි විධිවිධාන ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ආගමනය සිදුවන්නේ. පසුකාලීනව 2000, 2004 සහ 2010 යන වසර වල දී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර සම්මතයන් සහ නිරදේශීත ක්‍රියාකාරකම් (SARPS) ක්‍රියාවේ යොදවන ආකාරය පරික්ෂා කළා. ඉන් 2010 වසරේ දී ඉතා තොදින් විගණනයට මූහුණ දෙමින් ජාත්‍යන්තර සම්මතයන් සහ නිරදේශීත ක්‍රියාකාරකම් ක්‍රියාවට නැංවීමේ කාර්යසාධන ප්‍රතිශතය 87.36% ක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ඉදිරියේ සටහන් කරවන්නට අපට හැකියාව ලැබුණා. ඉන් පසුව පසුයිය විගණනය නැත්තම් නිරන්තර සමාග්‍රීවන ඇගයීම තමයි රට් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවට ඉතිහාසයේ ඉහළම කාර්යසාධන ප්‍රතිශතය පෙන්වන්න අවස්ථාව හිමිවුයේ.

මෙම ඉහළ කාර්යසාධන ප්‍රතිශතයන් සමග ශ්‍රී ලංකාව ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයන්



ලෝක මට්ටමින් ඉහළ ස්ථානවල ස්ථානගත වී තිබෙනවා.

මෙවර විගණනයේ දී ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාමාරුග ක්‍රියාවත යෙද්වීමේ කාර්යසාධන ප්‍රතිගෘහය 88.57% ක සිමාවට ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන්නට හැකියාව ලැබේමත් සමගම දෙපුතු ආසියාතික රටවල් 08 අනුරින් ඉහළම ගුවන් නිරුපදිතතාවය හිමි රට ලෙසත්, ආසියානු ගාන්තිකර කළාපය රටවල් 38 ක් අනුරින් 06 වන ස්ථානයන්, ලෝකයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය හිමි රටවල් 192 අතරින් 25 වන ස්ථානයේන් ශ්‍රී ලංකාව යදි සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම කියන්න අවශ්‍යය ශ්‍රී ලංකාව ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ලෝක මට්ටම හා සැලකීම් දී කර්මාන්තයේ ස්වභාවය සහ ප්‍රමාණය, සම්පත් ප්‍රමාණය, කර්මාන්තයේ යෙදෙන වෙනත් රටවල් හා සැයුදීමේ දී අප රට සුඩ මට්ටමකින් දායක වුවත් ප්‍රමිතින් ක්‍රියාවේ යෙද්වීමේ දී හොඳ පශේතියක් දක්වා ඇති වග.

එමෙන්ම මෙවැනි අඛණ්ඩ නිරුපදිතතා විගණනයන් පැවැත්වීම තුළින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය, ජාත්‍යන්තර සම්මතයන් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාකාරකම් (SARPS) ක්‍රියාවේ යොදවන ආකාරය පරික්ෂා කරනවා සේම 192 ක් වන සිය සාමාජික රටවල් මූලික කරගත් සුරක්ෂිත, ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම, විධිමත්, සකසුරුවම් සහිත මෙන්ම පරිසර හිතකාම් ගුවන්සේවාවක් ගෝලිය වශයෙන් නිර්මානය කිරීම ද අපේක්ෂා කරනු ලබනවා. එහිලා ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල්

ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය මෙම කළාපය තුළ තව තවත් දියුණු කිරීම උදෙසා, නොකළවා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඇප කැපවී සිටින බවත් කියන්න අවශ්‍යය.

මෙවැනි ජයග්‍රහන හරහා ගුවන් සේවාව තුළින් අප රටට වාසි අත්වන ආකාරය පිළිබඳවත් පැහැදිලි කළාත්.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් ලෝක ගුවන්සේවාව නියාමනය වෙනුවෙන් හදුන්වාදී ඇති ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාමාරුග සිය සාමාජික රටවල් නිසි පරිදි ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ ද යන්න විරික්ෂීමට කුණින් කළට පවත්වන මෙවැනි විගණනයන්හි ප්‍රථිපාල සිය සාමාජික රටවල් අතර ද ප්‍රසිද්ධ කරනු ලබනවා. මෙහිදී යම් රටක් මෙම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් සහ නිරදේශිත ක්‍රියාමාරුග නිසිපරිදි ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ නැති බව තහවුරු වුවහොත් අනෙක් රටවල් විසින් යම් යම් සම්බාධක සහ තහනම් පැනවීමේ අවස්ථාවක් පවතිනවා. ඉතින් අප ලබාගත් මෙම ප්‍රථිපාල, ජාත්‍යන්තරය හා බැඳුන ගුවන්සේවා කර්මාන්තය වඩාත් විස්වසනියව රටට සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු මෙහෙයුමේ ඉතා වැදගත්.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ද මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවට අයන් ගුවන් කළාපය හාවිත කිරීමේ ද මෙවැනි ස්ථානගත්වීම් ඉතාම වැදගත් වනවා. මන්ද විදෙස් ගුවන් සේවා සමාගම් සිය ගමනාන්තයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තෝරා ගැනීමේ ද හෝ තම

සේවාවන් අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ දී ඔවුනට හිමිවන පහසුකම් මෙන්ම සුරක්ෂිතතාවය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම වෙනුවෙන් අප රට කටයුතු සම්පාදනය කරන ආකාරය වැනි කරුණු පිළිබඳවත් සැලකිලිමත් වන බැවත්. එයට කිමු පුරවිකාවක් අප මෙම විගණනයෙන් ඔවුනට සපයා දී තිබෙන බවයි මාගේ විශ්වාසය.

මෙයට අමතරව ශ්‍රී ලංකාව තුළ කුම්වත් සහ උසස් නිරුපදිතතා අධික්ෂණ යාන්ත්‍රණයක් ක්‍රියාත්මක වන බව තහවුරු වී ඇති බැවත් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කර්මාන්තය පිළිබඳව රක්ෂණ සමාගම් විසින් අයකරනු ලබන වාරික වල ප්‍රමාණය ද අඩුවීමේ ප්‍රව්‍යතාවයක් ඇතිවනවා සේම මෙම විගණනය නැතිනම් නිරන්තර සමාලෝච්ච ඇශයීම හරහා ශ්‍රී ලංකාවේ අහස සහ ඒ ආස්‍රිත කර්මාන්ත වඩාත් සුරක්ෂිත බව සහ ගුවනා ආයිත මෙහෙයුම් කටයුතු සුරක්ෂිතව සිදුකළ හැකි වාතාවරණයක් ප්‍රවතින බව තහවුරු කර ඇති බැවත් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට ද ඉතා වැදගත් අවස්ථාවක් ද පවතිනවා.

මෙම ජයග්‍රහණයට විශාල පිරිසක් විවිධ අපුරින් දායක වන්න ඇති.

ඇත්තෙන්ම, මෙම ජයග්‍රහණය පසුගිය විගණනයන් හා සසඳා බැලීම් දී එම අවස්ථාවල දී අප යම් යම් අංවලින් පසුබා තිබූ අයන් දියුණු කරගන්නට අවස්ථාව ලැබේ නිවැරදි සියෙන් මෙන්න නිලධාරීන් පුහුණු



ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවාවේ ආනාගතය සූචිතායි වන බවට කරුණු කාරනා සිදුවෙමින් පවතිනවා. ඒ පිළිබඳවත් පායිකයක් දැනුවත් කළුත්

සිපුයෙන් වාර්ෂිකව ඉහළ යන සංවාරකයන්ගේ පැමිනිම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටිම වැනි කරුණු ගෙන සින් යොමුකරුමින් දේශීය ගුවන්ගමන් සේවාව දැනුවත් කරන්නත් ආකර්ෂණීය සහ වින්දතීය ගුවන් ගමන් කුම තවදුරටත් වර්ධනය කරන්නත් ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යතුමන්ගේ මගපෙන්වීම මත අප කටයුතු සැලසුම් කරමින් සිටිනවා. එහි එක් පියවරක් ලෙස තමයි නවිකරණය කළ මධ්‍යකළපුව ගුවන්තොටුපොල සිවිල් ගුවන්සේවා ක්‍රියාකාරකම් වෙනුවෙන් වෙන්තු ගුවන්තොටුපොලක් බවට පත්කර විවාත කරනු ලැබුයේ. එන් නොනැවතී හිගුරක්ගොඩ සහ පලාලි යන දේශීය ගුවන්තොටුපොලවල් සැවර්ධනය කර සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු වෙනුවෙන් සපල ලෙස යෙද්වීමේ හැකියාව පිළිබඳවත් කරුණු සෞයාබලමින් පවතිනවා. එමෙන්ම උච්ච ප්‍රාථමික අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිකිරීමේ අරමුණින් බණ්ඩාරවෙල පුද්ගලයේ ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිකිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව සකස්තා අධ්‍යයනයක් ද සිදුකරමින් පවතිනවා.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමාණ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වන රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල පුළුල් කර සංවර්ධනය

කරවීම සහ පුහුණු ප්‍රවීන නිලධාරීන් සේවය සඳහා බඳවා ගැනීම වැනි කාරනා ඒ අතර ප්‍රමුඛසේවානයක් ගන්නවා.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පසුගිය වකවානුව තුළ මෙලෙස ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්වල ගුණාත්මක භාවය ඉහළ තාව්‍යම්පිළින් ඉහත ජයග්‍රහණය කරා මෙහෙයුම්වත ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමාගෙන්, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය අයෝක් අබේසිංහ මැතිතුමාගෙන්, මෙන්ම අමාත්‍යාංශ ලේකම් ජී. එස්. විතානගේ මහතාගෙන් ලද දායකාධිවය ද ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සහාපති, ආනන්ද විමලසේන මහතා ප්‍රමුඛ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මගපෙන්වීම ද ඉවහල් වූ බව මෙහිදී සිහිපත් කළ යුතුයි. එමෙන්ම අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජෙනරුල් අනුල ජයවිතුම මහතා ප්‍රමුඛ කාර්යමණ්ඩලය දිවා ර නොබලා සිංහල කැපීම ද මෙම ජයග්‍රහණයට මහත් රැකුලක් වූ බවත් හියන්න අවශ්‍යයි.



සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරුල් ව්‍ය. එම්. සි. නිමල්සිර මහතා

කිරීමටත් මේවන විටත් සැලසුම් සකස් කර අවසන්. වානිජ නගරයට වඩාත් ආසන්න බැවින් ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් සේවා සඳහා උසස් පහසුකම් සපයන ගුවන්තොටුපොලක් බවට එය පත්කරන්නටත්, ගුවන් අධ්‍යාපනයේ කේන්ද්‍රසේවානයක් බවට පත්කරමින් ගුවන්තොටුපොලක් ඉදිකිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව සකස්තා අධ්‍යයනයක් ද සිදුකරමින් පවතිනවා.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රමාණ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වන රත්මලාන ගුවන්තොටුපොල පුළුල් කර සංවර්ධනය



## රත්මලාන

# ගුවන කොතුකාගාරය වටා රුමක යෝ

**අ2** මෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ හිලර හෙලිකොප්ටර නිශ්පාදන සමාගම 20 වන සියවසේ තෙවන, සිව්වන දායකයන් හි හෙලිකොප්ටර නිශ්පාදනයේ ප්‍රමුඛතම සමාගමක් ලෙස ලොව ප්‍රකට විය. එහි නිපද්‍ව පූවිගේම් හෙලිකොප්ටර යානාවක් රත්මලාන ගුවන් හමුදා කොතුකාගාර පරිග්‍රයේ ප්‍රදරුණයට තබා නිබෙන බව බල දැන්නවා ද? එම සමාගම විසින් නිපද්‍ව UH-12B මාදිලියේ හෙලිකොප්ටර යානාවක් 1948 වසරේදී අමරිකාවේ කැලිගෙෂ්නියා සිට නිවි යෝර්ක දක්වා පියාසර කරනු ලබනවා. ඒ ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට හෙලිකොප්ටර යානාවක් එම නගර දෙක අතර පියාසර කළ අවස්ථාව ලෙස ඉතිහාසයේ සටහනක් ද තබුණි. පසුව එම යානාව 1961 වසරේදී රාජකීය ගුවන් හමුදාව වෙත ලබාදීමෙන් පසු වසර තුනක් එනම් 1963 වසර දක්වා සිය සේවය ලබාදුන් මෙම යානාව පසුකාලීනව රත්මලාන ගුවන් හමුදා විද්‍යාඩීය වෙත ගුවන් ප්‍රහුණු කටයුතු සඳහා පිරිනමනුයේ සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සිවිල් ගුවන්යාන ලියාපදිංචි ලේඛනයේ 4R-AAO ලෙස ලියාපදිංචි අංකය ද සටහන් කරමිනි.

පසුව දිරිස කාලීන සේවයෙන් පසු විශාම ගැන්වූ මෙම යානාව දැන් රත්මලාන ගුවන් හමුදා කොතුකාගාරය නැරඹීමට පැමිනෙන බවට එහිදී දැකගන්න හැකියි. මේ තොරතුරු ගුවන්සර අපට ලබාදුන් රත්මලාන ගුවන් හමුදා කොතුකාගාරයේ කෝප්ල් නිස්සංක ඇතුළු සියලු නිලධාරීන් හට අපගේ ප්‍රණාමය.

Helicopter's Specification	
Manufacturer	- Hiller
Model	- UH-12B
Engine	- Franklin AVA-200-C109
Fuel Capacity	- 100
Aircraft Length	- 18' 8"
Aircraft Height	- 9' 10"
Empty Weight	- 308
Take-off Weight	- 1129
Speed	- 115 kmph
Flying Ceiling	- 12,000 ft
Endurance	- 3 hrs
States	- Training/ Reconnaissance





දැනෙන් දින දියතුවට හිය නගන  
කලාජීය ප්‍රහුණු ආයතනය

# සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානය - ශ්‍රී ලංකාව

**කොළඹ** ලක් සිට ගාල්ල දෙසට රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ මෘස්ත්‍රියෙන් ආරම්භ වී නැගෙනහිර දෙසට විභිඳු යන කළුවල පාර දිගේ පියවර මසවන විට ඔබට ඉතාමත් සූන්දර වැවක් මුණ ගැසෙනු ඇතු. ඉන් මදක් ඇතින් කොළඹ ගුවන් තොටුපළින් පිටත්වන සහ ගෙබ බසින ගුවන් යානා වල ඇතින් වල ගොහැඟී හඩ ඔබගේ සවනට ලක් වනු ඇත. පෙර කි සූන්දර වැව් ඉස්මත්තේ මනරම් භුමි උරුගනයෙන් යුතු නිස්කලුක පරිසරයක සූන්දර වැව දෙසට මූහුණ ලා පිහිටි ගොඩනැගිලි පෙළකට ඔබගේ දැස් නිතැනින්ම යොමු වනු තොනුමානය.

එදෙසින් විටින් විට මධ්‍යස්ථාන මගින් ගොඩබීම සහ අහස අතර සිදුකරන සංනිවේදනයේ කතා බහ ඔබට ඇසෙනු ඇත. ඇකැම් විවෙක ගිනි නිවීම සඳහා හාවිත ජල පොම්ප වලින් විභිඳුණු රබර නල දිග හරින හෝ ඉතාම දුෂ්කර ගාරිරික ව්‍යායම සිදුකරන ලිනිසුන් ද සිංහම් මැණුම් උපකරණ අතින් ගත් රට යොමු වූ මිනිසුන් ද ඔබට එකිනී දැක ගත හැකිය.

මෙය සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානය (CATC) නැතහෙත් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් තොටුපෙළ වල සහ ගෙණ නාවික මෙහෙයුම් කටයුතු වල නිරත පුද්ගලයින් සඳහා ඉතාම වැදගත් ප්‍රහුණු කටයුතු සිදු කරවන ජාතික ආයතනයයි. CATC පාලනය කරනු ලබන්නේ සම්පූර්ණ රාජ්‍ය අධිතිය හිමි ඉතා විශිෂ්ට ගණයේ සමාගමක් වන, සිමාසභිත ගුවන් තොටුපෙළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) පුද්ගලික සමාග මයි. එම සමාගම දැවැන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපෙළවල් සහ දේශීය ගුවන් තොටුපෙළවල් වලද මෙහෙයුම් හාරව කටයුතු කරනු ලබයි. 1984 දී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් එකස්ත් ජාතින්ගේ සංවර්ධන වැඩසටහන UNDP යටතේ පවතින ආධාර අරමුදල් යොදවා CATC ආයතනය පිහිටුවන ලදී.

CATC ආයතනය, විර්තමානයේ දී වා පැහැඩි පාලනය හෙවත් ගුවන් මෙන් පාලනය (Air Traffic Control) ගෙණ සහන්තිවේදනය, විද්‍යුත් මැවිසුරම

(Electronic Engineering), ගෙණ තොරතුරු සේවා, ගුවන් තොටුපෙළ ආරක්ෂාව, ගුවන් තොටුපෙළ ගිනි නිවීමේ මෙන්ම මුදාගැනීමේ සේවා සහ ගුවන් තොටුපෙළ කළමනාකරණය අදි ගුවන් තොටුපෙළ හා ගෙණාන්වීත සේවා හා බැඳුනු ප්‍රහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි. ඉන් තොනැවති සමාගමේ කාර්යය මණ්ඩලය වෙත නිරන්තරයෙන් ම නැවුම් ප්‍රහුණුවීම් මෙන්ම රකියා මාර්ග සංවර්ධනය පිළිබඳ ප්‍රහුණුව ද ලබාදීම තුළින් මෙම ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානය මගින් ඉතා වැදගත් ගුවන්තොටුපෙළ මෙහෙයුම් සහ ගෙණ නාවික සේවා වල නිරන්වීම සඳහා හැකියාව ලබා දේ.

CATC ආයතනය, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයයි TRAINAIR PLUS වැඩසටහන් පුරුණ සාමාජිකයෙකි. TRAINAIR PLUS යනු උසස් තත්ත්වයේ ප්‍රහුණුවීම් ලබා දෙන සහ බෙදා හදා ගැනීම් සිදු කරන ගුවන්සේවා ප්‍රහුණු ආයතනය ලෙස ලෝක ව්‍යාප්ත සහායෝගීතා ජාලයකි.

වර්තමානයේදී ලොව පුරා ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන 59 ක් පමණ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයෙහි TRAINAIR PLUS වැඩසටහනෙහි පුරුණ ප්‍රතිතනය හෙවත් පිළිගැනීම ලබා ගෙන ඇත. ඉන් ආයතන 16 ක් ආසියානු ගාන්තිකර කළාපයේ ඇති අතර, ශ්‍රී ලංකාවේ CATC ආයතනය ද ඉන් එකකි. TRAINAIR PLUS සාමාජිකයින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් නියම කරන ලද අනුලංසනිය අවශ්‍යතා ඉටුකිරීම සඳහා ගිවිසගෙන ඇති අතර එවා පැපුරාලීම සඳහා උපදේශක්මක සැලපුම්, පුහුණු කිරීම්, පුහුණු වැඩසටහන් තන්වාරක්ෂණය, පුහුණුකරුවන්ගේ තන්වාරක්ෂණය, වාර්තා තබාගැනීම සහ ලේඛනගත කිරීම ඇදිය ඇතුළත් වේ.

පුරුමයෙන් ම සියලුම සාමාජිකයින්ව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) මගින් මනා ඇගයීමක ට ලක් කරනු ලබන අතර ඉන් අනතුරුව වසර තුනකට වරක් යළි ඇගයීමක ට ලක් කරයි. ශ්‍රී ලංකාවේ CATC ආයතනය 2015 වසරේ සැප්තෝම්බර මස ඉතා සාර්ථකව නැවත ඇගයීමකට ලක් විය. TRAINAIR PLUS වැඩසටහනෙහි පුරුණ සමාජිකත්වය ලබාගැනීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ CATC ආයතනය ක්‍රියාත්මක කළාපිය ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනයක් ලෙස මතුවෙමින් පවතියි.

මෙමින් පසුගිය වසර කිහිපය තුළ මාලදිවයිනා, නේපාලය හා තයිපෝරියාව යන රටවල ගුවන් තොවුපළ මෙහෙයුම් කාර්යය මෙන්ඩල සඳහා පුහුණුව ලබාදුන් අතර තවත් බොහෝ රටවල් වෙතින් එවැනි පාඨමාලා පවත්වන්නට ඉල්ලී ලැබෙමින් පවති.

CATC යේ සියලුම පුහුණු බණ්ඩක වල උපදේශකවරු නිසි පුදුසුකම් සහිත සහ පුහුණුව ලන් විශේෂයායින් වන අතර ඔවුන්ගේ වාත්තින් වලට අදාළව ගුවන්තොටපොල සමාගමේ මෙහෙයුම් කටයුතු වල වසර ගණනක අත්දැකීම් ලද්දේ ද වෙති.

මෙම බණ්ඩක කටයුතු පරිපූරණය කිරීම සඳහා බාහිර සම්පත් දායකයින් ලෙස විශ්ව විද්‍යාල වලින්, ගුවන් සේවා ආයතන වලින් සහ කර්මාන්තයේ සෙසු මූලික ආයතන වල විශේෂයායින් සම්බන්ධ වේ. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) මගින් පුහුණු කරන ලද පාඨමාලා විකසන නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත වන ඒකකයක්





CATC ආයතනය සතුව පවතින අතර එහි අනේක විධ ඉගෙනුම් කුමවේද වැනි නවීන කුමවේද භාවිතා කරමින් ප්‍රහුණු වැඩසටහන් සංවර්ධනය කිරීම සහ දියත් කිරීම සඳහා වන පහසුකම් වලින් ද සමන්විත වේ.

එසේම, CATC ආයතනය දැවයිනේ කාන්තියික සහ වෘත්තිය අධ්‍යාපනය ලබාදීම සඳහා ද උගාපදිංචි ගත ආයතනයකි.

CATC ආයතනය, වසර 2011 දී ප්‍රථම වරට ගුවන් සේවා අධ්‍යාපනය පිළිබඳ රාජ්‍ය ආයතනයක් මගින් පවත්වනු ලබන බිජේලෝමා පාස්ත්‍රාව හුදුන්වාදීම මගින් දේශීය අංශයට සිය දොරගුලු

විවෘත කළේය. දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තය සහ එහි අනුබද්ධ කරමාන්ත වලට කැනීමේ සහ මධ්‍යම කළමනාකාර තනතුරු සඳහා ප්‍රහුණු වූ සහ පුදුසුකම් ලත් පුද්ගලයන් බිජේලිම මෙම වැඩසටහන් අරමුණයි. උසස් පෙළ සමන් කාන්තියික සහ වෘත්තිය අධ්‍යාපනය සඳහා යොමු වූ තරුණ තරුණීයන් අති විශාල පිරිසක් ඉලක්ක කොට මෙම පාස්ත්‍රාව ආරම්භ විය.

එය ඉතා සාර්ථකව 6 වතාවක් පවත්වා ඇති අතර 7 වන වරට පැවත්තීම සඳහා ලබන වසර ආරම්භයේදී (2019) අයදුම්පත් කැඳවනු ඇත. මෙම තොරතුරු මධ්‍යස්ථානය පොදු මහජනතාව සඳහා දැනටමත් සිය දොරගුලු විවෘත කර ඇත.

පෙර පැවති ද්වීමාන ගුවන් ගමන් පාලන විඛිනීක (Simulator) විද්‍යාගාරය වෙනුවට නවීනතම ත්‍රිමාන ගුවන් ගමන් පාලන විඛිනීක (Simulator) විද්‍යාගාරයක් CATC ආයතනය තුළ වැඩ නිම වෙමින් පවති.

එසේම, සිවිල් ගුවන් සේවා කරමාන්තයේ විවිධ පැනිකඩවල් ආවරණය වන පොත්පත් සහ ලිපි ලේඛන සහ සාමාන්‍ය පොදු මහජනතාවට අවශ්‍ය කියවීම් ඇතුළත් පොත්පත් සහ ලිපි ලේඛන ඇතුළත් තොරතුරු මධ්‍යස්ථානයක් CATC ආයතනය සතුව ඇත. මෙම තොරතුරු මධ්‍යස්ථානය පොදු මහජනතාව සඳහා දැනටමත් සිය දොරගුලු විවෘත කර ඇත.

ගුවන් තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම තමන්ගේම ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානයක් පවත්වා ගැනීම මගින් වාර්ෂිකව දැවැන්න මූල්‍ය ඉතිරියක් සිදුකරන අතර බාහිර ගණුදෙනුකරුවන් වෙත සහ විදේශීය වෘත්තිකයන් වෙත ද ප්‍රහුණුව සැපයීම මගින් සැලකිය යුතු ආදායමක් ද උපයා ගනු ලබන හෙයින් වර්මානය වන විට විදේශ විනිමය ගෙනයෙන ආයතනයක් ලෙස ද කටයුතු කරමින් සිටි.

#### කොළඹ පිරිස්

වැඩසටහන් ප්‍රවර්ධන සහකාර සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රහුණු පාස්ත්‍රාව





## මතකලට හඳුකියේ ජැමිණි ගුවන් දැවැන්තයා

ලොව දැවැන්තම හාණේඩ ප්‍රවාහන ගුවන්යානාවක් වන AN 225 ගුවන් යානාව මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත පැමිනියා ඒ ඉන්දුනීසියාවේ සිට ගුවන් ගමනක නිරතවන අතරතුර කාර්යමෙන්ඩ්ල විවේක ගැන්වීමේ සහ ඉන්දන ලබාගැනීමේ අරමුනින්. මෙම සම්පූජ්නීය ලොව දැවැන්තම හාණේඩ ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවේ මංගල සම්පූජ්නීය ලෙස ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා ඉතිහාසයේ සතිවුහන් විය.





මානසික රෝහලකින් ඇරඟී  
රේස් කේස් සිටිය

# භූම් ගවනාවුපෙල බවට තත්ත්ව ඉතිහාසගත කථානතරය

**ජ**පුහු කළාපයෙන් අප කොළඹ තුරග තරග පිටියේ දී සිදුකළ මෙරට පුරුම ගුවන් ගමන පිළිබඳව ලියුවුන පුවත්පත් වාර්තාවක් ඔබ වෙත ගෙනාවා. ඒ තොරතුරු සෞයා යන අතරවාරයේ අපට හමුවුනා මෙරට පුරුම (ලිඛිත සාක්ෂි අනුව) ගුවනාවුපෙල වන කොළඹ තුරග තරග පිටිය පිළිබඳව ඉතිහාසගත තොරතුරු බොහෝමයක්. බලන්න මේ තොරතුරු මධ්‍යේ දැනුමට කෙතරම වැදගත් ද කියා.

ඉතිහාසයේ කරුණු කාරනා සේවීමේ දී කොළඹ තුරග තරග පිටිය අයත් ඩුම් පුදේය කිහි කැලේ ලෙසින් තමයි එවක පුකට වී තියෙන්නේ. එම පුදේයයට බණ්ඩාරනායක අනුස්මරණ ඡාත්‍යතර සම්මන්ත්‍රණ ගාලා පරිග්‍රය, වත්මන් රාජ්‍ය ලේඛනාගාරය, බිජුම් ගිල්චි කීඩා පිටිය, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලය භුමිය මෙන්ම රාජකීය විද්‍යාලයේ භුමියෙන් කොටසක් ද අයත් වන ලෙස අක්කර 100 ක පමණ වපසරියකින් යුතුක් වූ බවත් සටහන් වනවා. දුටු සැතින් ප්‍රථාපවත් ව්‍යතාන් අධිරාජ්‍යවදී යුතුය සිහිපත් කරවන

කොළඹ තුරග තරග පිටියට අයත්ව පැවති පැරුනි ගොඩනැගිලි සංකීරණය 1893 වසරේ දී විවාත වූ බවට ඇතැම් වාර්තා වල සටහන් වුව ද ඉන් එහා ඉතිහාසයක් පවතින බවට මතයක් පවතින බව මේ පිළිබඳව කරුණා සාකච්ඡා කිරීමේ දී අපට දැනගන්න ලැබුනාත් ඒ සම්බන්ධයෙන් නිශ්චිත අදහසක් හෝ සාක්ෂියක් සෞයා ගන්න නොහැකි වූ බව කණ්ගාවුවෙන් වුවත් සඳහන් කරන්න අවශ්‍යයි.

මුළු කාලයේ බොරුල් පුදේයයේ පැවති මානසික රෝහල ඉඩකඩ් පහසුකම් ප්‍රමානවත් නොවූ බැවින් කොළඹ තුරග තරග පිටිය පිහිටින ඩුම් පුදේයයේ නව මානසික රෝහලක් ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය ගොඩනැගිලි සංකීරණයක් සඳහා 1875 දී පමණ සැලසුම් සකස් කර තිබූ බැවි සඳහන් වන අතර එහි ඇදන් 400 ක වාට්ටුවක් තිබූ බවත් සඳහන්.

කොළඹ කරුදුවන්ත පුදේයයේ පිහිටි කොළඹ රේස් කේස් හෙවත් කොළඹ තුරග පිටිය අධිරාජ්‍ය යුතු බව පැවති සැවාවෙන් බැංකාවරයකු සතු වුවද පසුකාලීනව හිමිකාරීත්වය වෙනස් වීමෙන් පසු මෙරට ගෙනල්මේ සැලසුම ව්‍යරුද්ධ වී ඇති බව පැවතී.

පැවති ආසියාවේ ප්‍රධානතම සහ ජනප්‍රියතම තුරග තරග නිශ්චිම වී ඇත්තේ සේතු කාරණ බොහෝමයක් නිසාවෙන්. එහි ස්ථාපිත කර තිබූ ඔවුන් ඇල්ලීමේ පුවරුව එම ජනප්‍රියත්වයට සැලකිය යුතු අයයක් එක්කර ඇත්තේ ආසියාවේ එවැනි අංශයක් එක්කර තිබූ එකම සහ පුරුම තුරග තරග පිටිය වූ නිසාවෙන් විය හැකිය. කොළඹ තුරග තරග පිටියේ ජනප්‍රියත්වය පිළිබඳ කථාන්තරය වෙනත් මානයකට ගෙනයනු ලබන්නේ ලොව පුපතල පින්ස් ඉම්පිරියල් අශ්වයා මෙරට ගෙන ඒමේ සැලසුමක් කරලියට පැමිනිමත් සමගය. ලොව දිගම කේස් කළාපය හිමිව තිබූ අශ්වයා ලෙස නම් දරා තිබූ මෙම අශ්වයා හට හිමිව තිබූ වල්ගය අඩ් 14 ක් පමන ද කේස් කළාපය අඩ් 10 කට ආසන්න බවද පැවතී. අශ්වයාගේ හිමිකාරීත්වය පුපතල අධිරාජ්‍යයකු වූ නැපෙරියන් බොනපැටි බැංකාවරයකු සතු වුවද පසුකාලීනව හිමිකාරීත්වය වෙනස් වීමෙන් පසු මෙරට ගෙනල්මේ සැලසුම ව්‍යරුද්ධ වී ඇති බව පැවතී.

තුරත තරග පිටිය සිය කාර්යභාරය වෙනස් මානයකට ගෙන යන්නේ 1911 දී ප්‍රථම වතාවට මෙරට ගෙන්ඩු ගුවන්යානාවත් සම්බන්ධ එම පිබැලුමත් සමග ජ්‍යෙෂ්ඨ ප්‍රතිකෘති වූ හර ඔස්ටරි විසින් මෙරට ගෙන්ඩු යානාවක් 1911 දෙසැම්බර් 25 දී ප්‍රථම වරට ගුවන්ගත කරන්නට කොළඹ තුරත තරග පිටිය තෝරාගෙන තිබුයේ මෙරට ප්‍රථම ගුවන්තොටුපොලට ජන්ම ලාභය ලබාදුමිනි. ඉන් පසු මෙරට ගුවන්සේවාව හා සබඳි කටයුතු තරමක් මන්දගාමී වුව ද 1934 වන විට ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු රත්මලාන වෙත ගෙන සිය බැවින් කොළඹ තුරත තරග පිටිය ගුවන්තොටුපොලක් ලෙස තවදුරටත් සිය සේවය ලබාදීම අතහරින ලදී. නමුත් දරුණු ව ලොව පුරා ක්‍රියාත්මක වූ දෙවන ලෝක පුද්දය වෙනුවෙන් රහස් මෙන්ම ආරක්ෂිත සහ උපකුම්දීලි ගුවන්තොටුපොලක් ලෙස කොළඹ තුරත තරග පිටිය අධිරාජ්‍යවරින් සංවර්ධනය කළේ ලොවටම හොර රහස් ගුවන්යානා බාවන පරියක් ද ඉදිකරමිනි. අධිරාජ්‍යවරි සමයේ මෙරට ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපොල ලෙස ක්‍රියාත්මක වූ රත්මලාන හදුනාගෙන එය වෙත ජපනුන් ගුවනින් බෝම්බ හෙළන අවස්ථාවේ එයට ප්‍රතිචාර දක්වමින් ප්‍රතිප්‍රහාර එල්ලකලේ කොළඹ තුරත තරග පිටිය තුළ ගාල් කර තබා තිබු ප්‍රහාරක ගුවන්යානා යොදාවා ගනිමිනි.

ශ්‍රී ලංකාව අධිරාජ්‍යවරින්ගේ පාලනයෙන් මේ තිදහස් රාජ්‍යයක් විමෙන් පසු තුරත තරග පැවැත්වීම අත්සිටුවන ලද අතර ඒ සමගම කොළඹ තුරත තරග පිටිය වෙත තිබු අවධානය කෙමෙන් ගිලිහෙන්නට විය. නමුත් ගුවන්සේවාවට මෙන්ම බොහෝ ක්ෂේත්‍ර වෙත ඉමහත් සේවාවක් කළ බේ. එස්. සේනානායක අගමැතිවරයාගේ නෙත ගැටුන මෙම පිටිය සිය විෂය පරි සීමාවේ වූ කාමිකර්ම සහ ඉඩම් අමාත්‍යාංශය යටතේ සංවර්ධනය කිරීමට පියවර ගත් අතර ඒ මේසේ ගුවන්යානා බාවන පරිය පිළිසකර කර නිලධාරී හෝජනාගාරයක් සහ නිලධාරී නිවස්නක් ඉදිකරන ලදී. පසුව මෙම තුළුම්හාගය 1958 වසරේ දී රුතු යටතට ගන්නා ලද අතර ඉන්පසු ගුවන්තොටුපොලක කටයුතු වැළින් ඉවත්ව බොහෝ කටයුතු සඳහා යොදාගැනීනා.

පසුකාලීනව රගර ක්‍රිඩා පිටියක් ලෙස ප්‍රසිද්ධියක් ඉසිලු කොළඹ තුරත තරග පිටිය රාජ්‍ය ආරක්ෂක සහ නාගරීක සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය යටතේ සියලු පහසුකම් සහිතව නිවේකරණය වන අතර එය 2012 වසරේ ඔක්තෝබර් මස 20 දින ජනතා අයිතියට පත්වනවා.

තොරතුරු සෞයායිය අපට සහයෝගය දැක්වූ කොළඹ තුරත තරග පිටිය භාර නිලධාරීන් ඇතුළු සියලු දෙනාව ගුවන්සර ප්‍රණාමය





## නැගෙනහිරට සැයු නිරු මධ්‍යමානත්ව ගුවන්තොටපොල

**ව**ර්පමානය වන විට අප පසුවන්නේ සංචාරක කර්මාන්තය සිඟු දියුණුවකට ලක්ව ඇති අවධියකය. මේ වෙනුවෙන් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය දක්වන්නේ අනුපමීය සේවාවකි. එහිදී ජාතික ගුවන් සේවාව ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉදිරියෙන්ම කටයුතු කරනු ලබන අතර මෙරටට කාලසටහනුගත සහ කුලී ගුවන් ගමන් සේවා ත්‍රියානම්ක කරනු ලබන විදේශී ගුවන් සේවාවන් ද සපයනුයේ අම්ල සේවාවකි. මෙලෙස මෙරටට පැමිනෙන සංචාරකයන් හට ආකර්ෂණීය පහසුකම් සහ සේවාවන් සැපයීම ඉතා වැදගත් කාරණාවකි. මෙහිදී නවාත්මක්, ගමනානමන, වෛද්‍ය පහසුකම් පිළිබඳව ඉහළ අවධානයක් යොමුකෙරේ.

වසර 60 ක පමණ ඉතිහාසයකට උරුමකම් හිමි මධ්‍යමානත්ව ගුවන්තොටපොල සිය ආරම්භය සනිටුහන් කරනුයේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිපාලනය යටතේය. ගුවන්තොටපොල ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා පුද හමුදා ඉංජිනේරු බලකාය සිය ගුම දායකත්ව සපයා තිබූ අතර ඉදිකිරීම කටයුතු නිමිත්මෙන් පසු සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කරන ලද්දේ 1958 නොවැම්බර 17 දින



ය. ඉන් දැකයකට පමණ පසු එයාර් සිලෝෂ්න් ගුවන් සේවය සිය අභ්‍යන්තර මගි ගුවන් සේවා සඳහා මධ්‍යස්ථාන ගුවන්තොටුපොල යොදා ගනු ලැබූ අතර එවක ක්‍රියාත්මක වූ රත්මලාන සහ යාපනය අතරට මධ්‍යස්ථාන ගුවන්තොටුපොල ද ගමනාන්තයක් ලෙසට එක්කරගනු ලැබේ. පසුව ක්‍රියාත්මක කළ රත්මලාන ගල්වය අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාවේ මධ්‍යස්ථාන ද නැවතුම් මධ්‍යස්ථානයක් වූ අතර එවක රාජ්‍ය තිබුන් සහ සාමාන්‍ය වැසියන් අතර මෙම සේවාව ඉතා ජනප්‍රිය වී තිබේ. එමත්ම අඩු කාලයකින් සාමාන්‍ය මුදලකට ගුවන් ගමන් කර නැගෙනහිර පළාතේ තිබාපුවක් ගතකිරීමට මෙම සේවාව ඔස්සේ අවස්ථාව සැලපුන බැවින් විභාල පිරිසක් එයින් ප්‍රයෝගන ගෙන ගුවන් ගමනක අත්දැකීම ලබාගන්නා ලදී. 1979 අගෝස්තු 31 දින එයාර් සිලෝෂ්න් ගුවන් සේවය, එයාර් ලංකා බවට පත්වීමත් සමගම මධ්‍යස්ථාන වෙත ක්‍රියාත්මක වූ මෙම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව ද අත්‍යිය වූ අතර මද නිහැයියාවකට පසු 1983 මරුතු මස 27 වන දින මධ්‍යස්ථාන ගුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් පරිපාලන කටයුතු ක්‍රි ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත පවරන ලදී. අනතුරුව ගුවන් හමුදා කළමුරත් බවට පත්වන මධ්‍යස්ථාන ගුවන්තොටුපොල 1997 වසරේ දී නැව්‍යකරණය කිරීමට කටයුතු කළ අතර එහිදී අවට පිළින් වූ ප්‍රවුල් 300 කට පමණ අයන් සාමාන්‍ය වැසියන් විකල්ප සේවන වල පදිංචි කරන ලදී.

2012 වසරේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ තිල වශයෙන් ගුවන්සේවා කටයුතු ආරම්භ කර සිය වසරක් සපිරු මොහොතෙහි දී රජය විසින් අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා කටයුතු සංවර්ධනය කිරීමේ සැලපුම් සකස් කළ අතර එහි සාමාරම්භය සනිටුවන් කරමින් 2012 සැප්තෝම්බර 03 දින හිටපු ජනාධිපති අතිරේ මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමන් විසින් මධ්‍යස්ථාන ගුවන්තොටුපොලෙහි පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම සඳහා මුල්ලේ තබන ලදී. සංවාරක කරමාන්තය දියුණු කිරීම උරදෙසා ගුවන් සේවාවේ දායකත්වය ලබාදීම මෙම සංවර්ධන සැලපුමෙහි මූලික අරමුණ වූ අතර ගොඩනැගිල්ල මාරුග ඔස්සේ දැරුස වේලාවක් ගතකාට දේ දිය සංවාරක ගමනාන්ත වෙත ගමන් කරන සංවාරකයන් හට කෙටි කාලයක දී ගුවන හාවිත කර සිය ගමනාන්තය වෙත ගමන් කිරීමට අවස්ථාව සලසාදීම ද අපේක්ෂිත ඉලක්ක අතර ඉහළීන්ම විය. වසර





ගනනාවකින් කිසිදු සංවර්ධන කටයුත්තක් සිදුකර නොතිබූ ගුවන්තොටුපොල සංවර්ධන කටයුතු ආරම්භ වන්නේ ඒ අපුරීනි.

ඡුවන් ධාවන පරිය නැව්කරණය කිරීම, ඡුවන් ධාවන පරියට ආලෝක පද්ධතියක් සවිකිරීම, පරියන්ත ගොඩනැගිලි සහ ඡුවන් යානා ගාල් කර තැබෙම වෙනුවෙන් ඒපුනයක් ඉදිකිරීම ඉහත සඳහාත් කළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියට ඇතුළත් වූ අතර ඒ වෙනුවෙන් වූ රුපියල් මිලියන 1400 ක ඇස්තමේන්තුගත මුදල මහා භාණ්ඩාරයෙන් විසිනෑමින. ගුවන් ධාවන පරිය නැව්කරණය කිරීමෙන් 60% ක පමණ ප්‍රමාණයක් මාරුග සංවර්ධන අධිකරිය විසින් සිදුකරන ලද අතර එහි අවසන් අධියරෙහි කටයුතු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් සිදුකරන ලදී.

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඡුවන් සේවා අධිකාරී පනතෙහි විධිවිධානයන් ප්‍රකාරව 2016 මැයි මස 31 දින මධ්‍යප්‍රාථමික ඡුවන්තොටුපොල ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ඡුවන් සේවා අධිකාරිය යටත්ව පවරුනු ලදූ අතර එයට සම්ගාමීව එහි මෙහෙයුම් කටයුතු ඡුවන්තොටුපොල සහ ඡුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම වෙත ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ඡුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් භාරකරන ලදී. නැව්කරණ කටයුතු නිමවීමෙන් පසු 2016 ජූලි මස 10 වන දින ඡුවන්තොටුපොල වත්මන් ජනපති අතිරේ මෙම්තීපාල සිරසේන මැතිතුමන් අතින් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා විවෘත විය. එහෙත් සිවිල් ඡුවන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම සඳහා ඉටුවිය යුතු නීතිමය අවශ්‍යතාවන් කිහිපයක් තවදුරටත් සම්පූර්ණ කිරීමට නියමිතව තිබූ බැවින් එම කටයුතු නීමවා 2018 මාරුතු මස 25 වන දින ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ඡුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමන්ගේ පූර්තින් දේශීය සිවිල් ඡුවන් මෙහෙයුම් සඳහා මධ්‍යප්‍රාථමික ඡුවන්තොටුපොල කටයුතු ආරම්භ විය.

ඡුවන්තොටුපොලෙහි ලක්ෂණ සැලකීමේදී, නැගෙනහිර වෙරළ තීරයේ මධ්‍යප්‍රාථමික තාගරයට කිලෝමීටර 1.7 ක් පමණ දුරින් පිහිටි තිමිලතිවූ දුපතෙහි පිහිටා ඇත මධ්‍යප්‍රාථමික ඡුවන්තොටුපොල උසින් මූෂ්‍ය මට්ටමින් මේටර 03 ක උසින් පිහිටා ඇත. දිගින් මේටර 1066 ක් සහ පළුලින් මේටර 46 ක් වන පරිදි පිහිටි ඡුවන්තොටුපොල සතු එකම ඡුවන් ධාවන පරිය තාර අතරා සහස් කර ඇත්තේ 06/ 24 දිගානතිය ඔස්සේ පිහිටා පරිදි ය. කෙසේවෙතන්

දුවන් ධාවන පථය මිටර 1560 කට වඩා දැරස කිරීමට නොහැකි වනුයේ එහි අන්තයන් ද්‍රව්‍යවල කළපුවට මාධිලිව පවතින හෙයිනි. දුවන්තොටුපොලට අයත් සමස්ථ භූමි ප්‍රමාණය හෙක්වයාර 145.2 ක් වන අතර ඉන් හෙක්වයාර 75.9 ක් ශ්‍රී ලංකා දුවන් හමුදාවෙහි මඩකලපුව කළවුරෙහි මෙහෙයුම් කටයුතු පදනා වෙන්කර ඇත.

සාමාන්‍ය පරිදි එනම් හිරු පැයිමේ සිට බැසයාම දක්වා කාලපර්සය තුළ දුවන්තොටුපොලෙහි මෙහෙයුම් කටයුතු දාෂ්‍ය කාලදණිවේදාන්තමක තත්ත්වයන්ට අනුව දුවන්තොටුපොල සහ දුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි අධික්ෂණය යටතේ දෙදාත්තව ව්‍යායාත්මක වන අතර දුවන් ගමන් පාලන කටයුතු පුහුණුව ලත් බලපත්‍රලාභී දුවන් ගමන් පාලකවරුන් විසින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින්ට අනුව සිදුකරනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකා දුවන් හමුදාවට අයත් දුවන් යානා මෙහෙයුවේම පමනක් ශ්‍රී ලංකා දුවන් හමුදාව මැදිහත් වෙයි. 1955 අංක 50 දරන ශ්‍රී ලංකා දුවන් සංතරණ රෙදුලාසි වලට අනුව යමින් දේශීය මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් ආරක්ෂා වන පරිදි දුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම උදෙසා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් දුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ගෙනා යානාගණ බලපත්‍රය දුවන්තොටුපොල සහ දුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම වෙන පවරන ලදී. ඒ අනුව යමින් දුවන්තොටුපොල මෙහෙයුම් ව්‍යාවලියට අදාළ කාර්ය පටිපාටිය දුවන්තොටුපොල සහ දුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසින් සකස් කරන ලද අතර එය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් දුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් අනුමත කරන ලදී.

ආරම්භය සනිටුහන් කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගෙවන් සමාගම වන සිනමන් එයාර්, ග්ලයි සදර්න්, සෙනොක් එයර් සිය දුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටර යානා මෙහෙයුම් සිදුකරන ලද අතර දුවන් පුහුණු පාසැල් කිහිපයක් සිය පාසැල් මඩකලපුව දුවන්තොටුපොල සිට පවත්වාගෙන යාමට කැමැත්ත පලකර ඇත.





# රයිටි සහේදරයෙන්ගේ නොදුටු ජ්‍යෙෂ්ඨ කථාව

**උ**වත් යානය, මබට මේ වවතය ක්‍රමයට ඇසුන ගමන් විවිධ දේ සිතට එනව නේද, විවිධ ගුවන් යානා, ගුවන් නියමුවන්, ගුවන්තොටපෙලවල් වගේ දේවල් එයට ඇතුළත්. නමුත් මේ සියලු දේ අප කතා කරන්නේ කවුරු නිසා ද කියා ඔබ සිතුවා ද? මේ සියල්ල බ්‍රිතිවෙන්නේ 1903 දෙසැම්බර් මස 17 වන දින පෙරවරුවේ දී උතුරු ඇමෙරිකාවේ උතුරු කැරෝලිනා ප්‍රදේශයේ දී සිදුවුන අකිරිමන් සිදුවීමක් සමගයි. ලොව ප්‍රථම වතාවට මෙනිසකු මෙහෙයවන ලද යානිතික බල සැපයුමක් සහිත ගුවන් යානයක් සාර්ථකව ගුවන් ගත කළේ මේ ද්වාසයයි. ඒ විතුමය කලේ විල්බර රයිටි සහ ඕර්විල් රයිටි කියන ඇමෙරිකානු ජාතිකයන් දෙදෙනායි. ඉතින් සියවස් ගත්තාවක් පුරාවට දිගැරුණ තීනිසාගේ ගුවනින් ගමන් කිරීමේ අසිමිත ආභාව නව දිකාවකට යොමු කළ හැරවුම් ලක්ෂය වූයේ රයිටි සහේදරයන් විසින් නිපදවූ යානිතික බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වූ ගුවන් යානය සාර්ථකව ගුවන් ගත කිරීමත් සමගයි.

රයිටි සහේදරයන් පිළිබඳව ඔබ නොදාන් දේ බොහෝ යි. අම් බලම් ගුවන් සේවා

ක්‍රේතුය උඩු යටිකුරු කළ මේ මිනිසුන් දෙදෙනාගේ වතගොන කොයි වගේ ද කියල.

ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයෙන් බිහිවූ හොඳම සහේදර යුගලය ලෙස විරුදාවලිය ලත් රයිටි සහේදරයන්ගේ පියා වත්තෙන් බිජාපිටරයෙකු වූ මිල්ටන් රයිටිය. සුසැන් රයිටි මව වූ අතර ඔවුනට දාව 1867 වසරේ දී විල්බර රයිටි පවුලේ වැඩිමල් දරුවා ලෙසිනුදී මෙලොව එමිය දැකින්නේ. පසුව ඕර්විල් රයිටි 1871 දී උපත ලැබූවා. දරුවන් සත් දෙනෙකුගේ පවුලක සාමාජිකයන් වූ විල්බර සහ ඕර්විල් කුඩා කළ පටන්ම දැඩි සහේදර පෙමින් වෙළි සිටියා. ඔවුන් සිය මව සහ මියා සමග උතුරු ඇමෙරිකාවේ සිහි නගරයේ බෙවින් ප්‍රදේශයේ තමයි පදිංචිව සිටියෙ. නමුත් මද කාලයකින් සිය මව දැඩි ලෙස රෙගාතුර වූයේ සියල්ලන්ටම අදහාගන්න බැරි විදියටයි. වැඩිමල් විල්බර සිය පාසැල් ගෙනරට සැමුදා ඇයට උවටැන් කරන්නට තීරණය කරන ලද්දේ සිතුවු පැවති දැඩි විවිධ සෙනෙහස නිසාවෙන්. 1890 වසරේ දී ක්ෂේර රෝග යෙන් දැඩිලෙස පිඩා විද සිය මව මිය යන විට හිටිල් හට ද සිය පාසැල් ගෙන

අවසන් කරන්නට සිතේ කරුණු යෙදිලය තිබුනේ. කාර්මික විළ්වලයේ කැළඹීමන් සමඟ නව නිපදුම් කෙරෙහි ලොව පුරා දැඩි උනන්දුවක් ඇතිවි තිබූ මෙම කාලවකවානුව විල්බර ඕවිල් සහේදර දෙපලට ද සිය හැකියාව ලොවට පෙන්වන්නට කදිම අවස්ථාවක් වූවා.

මුලින්ම මුද්‍රණාලයක් ආරම්භ කරන ඔවුන් තවත් නොබේ කළකින් වෙස්ටි සඳහා නිවුස් නමින් ප්‍රවත්පතක් ද එම්බ්ලක්න් කටයුතු කළ. නමුත් චැඩි කළක් මෙම ප්‍රවත්පත එම්බ්ලකීමට තරම් ඔවුනට ගක්නියක් නොඩා නිසා පසුව එය අතහැර එකළ සිසුයෙන් ප්‍රවලිනව තිබූ බයිසිකල් අභ්‍යන්තරීයා කිරීමේ වැඩිපොලක් ආරම්භ කිරීමට තීරණය කළ. කෙසේවෙතත් කුඩා කළ පටන් ඩුරු පුරුදුව සිටි තාක්ෂණික ලිපි අඩංගු ප්‍රවත්පතක්, සගරා වැනි දේ කියැවීමෙහි මුවන් තුළ තිබූ ආභාව තිසිදු අපුරකින් ඔවුන් ඇඩු කළේ නැහැ. බයිසිකල් අභ්‍යන්තරීයා කිරීමේ මධ්‍යස්ථානය බයිසිකල් නිපදුම් අංගනයක් දක්වා දියුණු කිරීමට රයිටි සහේදරයන් හට වැඩිකළක් ගත නොවන්නේ තාක්ෂණික වශයෙන් ඔවුන් තුළ තිබූ නිසි අවබෝධ මෙනම



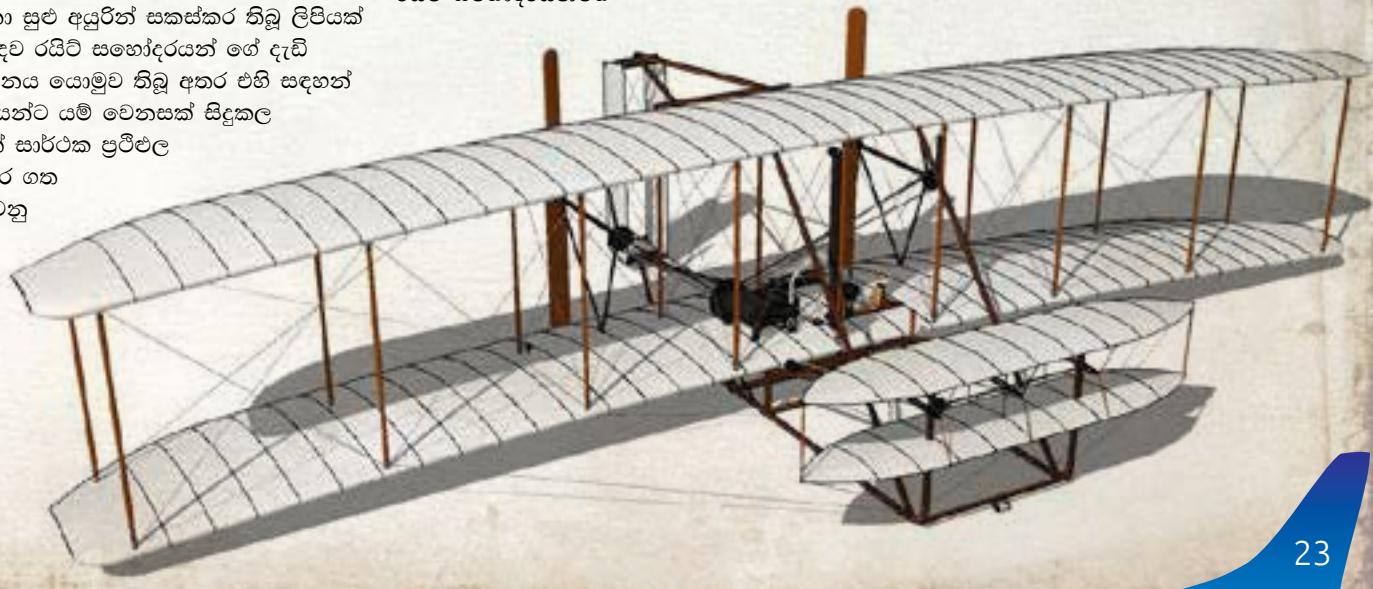
සහේදරයන් වගයෙන් එක්ව කටයුතු කිරීම තුළින් ලබාගත් පන්තරය නිසායි.

ඡර්මන් ජාතික මිනෝ ලිලියන්තල් මෙම කාල වකවානුවේ දී ගුවනින් ගමන් කළ හැකි යනුතු පිළිබඳව පර්යේඛණ සිදුකර පුවත්පත් සහ සගරා වෙනුවෙන් විශේෂාංග ලිපි ලියමින් ප්‍රසිද්ධියක් ඉසිලු පුද්ගලයෙකි. රසිට සහේදරයන් ද මුහුගේ හොඳ පාඨකයන් බවට පත් වූයේ තමන්ට එම ලිපිවලින් ලබාගත හැකි දේ අතිමහත් බව තේරුම් ගත් නිසායි. දිනක් අහසින් ගමන් කළ හැකි යනුතුයක් පිළිබඳව සින් ගන්නා සූළ අපුරින් සකස්කර තිබූ ලිපියක් පිළිබඳව රසිට සහේදරයන් ගේ දැඩි අවධානය යොමුව තිබූ අතර එහි සඳහන් දත්තයන්ට යම් වෙනසක් සිදුකළ හොත් සාර්පක ප්‍රථීතල අත්කර ගත හැකිවනු

ඇති බව ඔවුනට පසක් වී තිබුණා. මුළුන්ම ජව සැපයුමක් රහිතව ගුවනින් පියාසර කළ හැකි ග්ලයිඩර යානයක් නිපදවූ රසිට සහේදරයන් වසර 1902 දී එය උපයේගේ කරගතිමින ගුවන් ගමන් වාර 700 ක් පමන සාර්පකව සිදුකර තිබුණා. පසුව එය තවතවත් වැඩිදියුණු කරගතිමින් ජව සැපයුම් පද්ධතියක් එක්කිරීමට හැකි තත්ත්වයට පත්කලේ දැඩි ආත්ම විශ්වාසයෙන්. ඔවුනට මෙම හියාන්විතය සිදුකිරීමට නිඛඩ සේවයක් සැපයු තවත් පුද්ගලයකි වාර්ලි වේලර. රසිට සහේදරයන්ගේ

බයිසිකල් නිස්පාදනාගාරයේ සේවය කළ වාර්ලි මෙම යානයට අවශ්‍ය එන්ඡ්ම නිපදවීමේ භාරුඛර වගකීම තමා සතු කරගත්තේ අති මහත් විශ්වාසයෙන් සහ හක්තියෙන්.

මෙලෙස නිර්මාණය වූ යානයට ග්ලයර් 1 යන නමත් යොදාලයි තිබුනේ. ඔවුන් මෙම යානය 1903 දෙසැම්බර් මස 17 දින උදෑසන ගුවන්ගත කරන්නට සැරසෙන්නේ මහත් බලාපොරොත්තු පෙරදැරිවයි. නමුත් ගත් සියලු උත්සාහයන් අසාර්ථක වනවිට





කෙසේ හෝ ජයග්‍රහණය අත්කරගන යුතුය යන වේතනාට ඔවුන් තුළ තිතරම තිබුණා. වෙලාව උදෑසන 10 30 පසුවේ තිබුනත් මුළුනට තමන්ගේ අරමුණ ඉටුකරගන්න නොහැකිවෙලයි තිබුනෙ. නැවතත් උත්සාහ කරන්න නිතල ගුවන් යානය ගත්ත ඕරිවිල් රසිට සිය යානය ගුවනට මිසවලා තත්පර 12 ක් පමණ පියාසර කරන විට යානය අඩ් 20 ක් විතර ඉහළටත් අඩ් 120 ක් විතර දුරකථන් ඉගිලිලා තිබුණා. මේ

එශ්ටිහාසික අවස්ථාව ලොව පුරා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අධිකාලමක් යෙදුන අවස්ථාව වුවා. ඕරිවිල්ට සහ විල්බරට දැනුනේ මහන් සතුවක්, ඒ සතුව කදුල් බවට පත්වුනා. 1896 දී හිත වල ඩේවන් හිදී බයිසිකල් වැඩපාලන් ප්‍රවනගත් ගුවන් යානයක් නිර්මාණය කිරීම සාරථක වුයේ 1903 දෙසැම්බර මස 17 දිනයි. පසුව යලින් වරක් දෙදෙනා යානාව ප්‍රවලාරු කරගනිමින් ගුවන්ගත කළා. මේ මොහොතා දැකගන්න නොති කැරෙලානා මූහුදු වෙරළ ආයිත තුළියට පිරිසකුත් පැමිනිලයි හිටියෙ. මුවන්ගේ යාක්ෂිත් සමඟ දිනයේ පැවැත්වූ හොඳම ගුවන් පියාසුරය වූයේ සොයුරු ඕරිවිල් විෂින් පැදැව තත්පර 59 ක කාලයක් ගුවන් රඳවාගත් යානය අඩ් 853 ක දුරක් ගමන් කරන ලද ගුවන් ගමනයි.

මෙම සිදුවීම ලෝකය පුරා සීසුයෙන් පැතිර ගියේ ගුවන්ගත් යන්හාට වෙර දැරු මිනිසුන්ට මහන් ගුවන් ගෙන්නේ එක් අදියරකි. එමෙන්ම බැඳුන නිශ්පාදනය ගුවන්ගත් ගමන් කිරීමේ උත්සාහයදේ එක් අදියරකි. එමෙන්ම බැඳුන නිශ්පාදනයේ ආරම්භක පුරෝගාමීන් වන්නේ ද වින ජාතිකයින්ම වීම ද සුවිශේෂ අවස්ථාවකි. 17 වන සහ 18 සියවස් දක්වා දිවයන මෙම ඉතිහාසය තුළ බැඳුන නිශ්පාදන හරහා බොහෝ

කාර්මික විෂ්ලවයේ පහස නොඅඩුව ලැබූ යුතුරේපාකරය ඉදිරියෙන්ම විය. ඇමරිකානු රජය මගින් ද මෙම සිදුවීමට ඉහළ පිළිගැනීමක් එක්කලා. එයට හොඳම නිශ්පාදන තමයි ඇමරිකානු රාජ්‍ය යුතු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකළ පිළිගැනීම්. පසුව රිපිට සහෝදරයන් තම නිශ්පාදන පිළිබඳව තවත් අධ්‍යයනය කර වසර 1905 දී තත්වයෙන් උසස් ගුවන් යානයක් නිශ්පාදනය කළා. ඒ ඇමරිකානු යුතු දෙපාර්තමේන්තුව වෙනුවෙන්.

නමුත් මෙයට සියවස් කිහිපයකට පෙර සිම මිනිසුන් ගුවන්ගත් ගමන් කිරීමේ හැකියාව පිළිබඳව පර්යේශන සිදුකරන ලද බවට ඉතිහාසගත කරුණු සාක්ෂි සපයයි. ලිඛිත සාක්ෂි අනුව ලොව පුර්ම වරට ග්ලයිඩරක නැගි පියාසර කළ බවට වාර්තා සටහන් වන්නේ හි. ව. 875 දී ස්පාංක්ස් ජාතිකයක වූ අඩ්බාස් ගිර්නාස් නම් පුද්ගලයෙක්. නැමුත් මෙයට පෙර සිම වින ජාතිකයින් සරුංගල නිශ්පාදනය කර විවිධ කාර්යයන් සඳහා යෝධීම සඳහා ප්‍රසිද්ධියක් උපාලා තිබූ බවටත් ඉතිහාසය සාක්ෂි දරනවා. හි. පූ. 200 තරම් ඇත්තට දිවයන මෙම සරුංගල නිශ්පාදන ඉතිහාසය ගුවන්ගත් ගමන් කිරීමේ උත්සාහයදේ එක් අදියරකි. එමෙන්ම බැඳුන නිශ්පාදනයේ ආරම්භක පුරෝගාමීන් වන්නේ ද වින ජාතිකයින්ම වීම ද සුවිශේෂ අවස්ථාවකි. 17 වන සහ 18 සියවස් දක්වා දිවයන මෙම ඉතිහාසය තුළ බැඳුන නිශ්පාදන හරහා බොහෝ



දේ සිදුකරන්නට වින ජාතිකයන් සමත් වී තිබෙනවා. ඒ අතරට කොන්ග්‍ලීන් ලන්තුරුම් යුතු සංඛ්‍යා කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම එක් පූර්වීයෙන් සංධිස්ථානයක්. අද වන විට උණුසුම් වායු බැඳුන කරමාන්තය දක්වා ලෙව පුරා විසිර පැනිර පවතින්නේ මුළුන් ලබාදුන් මෙම ආරම්භයයි. මිනිහුන් ගුවනින් ගමන් කළ හැකි යන්තු පිළිබඳව විනුයට නාගා ඇති අවස්ථාවන් සලකා බැලීමේ දී මුළුන්ගේ වින්ත ගක්තිය කෙතරම් උසස් මට්ටමක පවතින්නට ඇතැයි යන්න මතාව පසක් වේ. මේ අතර ඉතාලි ජාතික ලියනාබේෂ බාවින්ට් විසින් සිතුවම් කරන ලද පක්ෂීයකුගේ හැඩිය ගත් ඔකොප්ටරය ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගතී. නමුත් ප්‍රථම වතාවට ගුවන් යානයක ආකෘතික සටහනක් යයි අනුමාන කළ හැකි මට්ටමේ සාර්ථක සටහනක් සිතුවම් කරන ලද්දේ වර්ෂ 1799 දී යුතුන් ජේර්ඩ් කේලි විසින්. අද වන විටත් ව්‍යාහා කොන්නකරයේ තබා ඇති රිදී තහවුවක

සිතුවම් කරන ලද මෙම විනුයෙහි ගුවන් බදට සම්බන්ධීන පියාපත් යුගලක් මෙන්ම වල්ගා දෙකක් ද සම්බන්ධ කර ඇත. එමෙන්ම කේලි විසින් අහසින් පියාසර කළ හැකි යන්තු පිළිබඳව ඇඩ්විට වියුවාසයෙන් පර්යේංස සිදුකළ අතර මෙම යන්තුයට පියාපත් සම්බන්ධීනව තිබිය යුතු බවට ද නිශ්චලනයක විය.

එමෙන්ම පියාපතක් සකස්විය යුතු

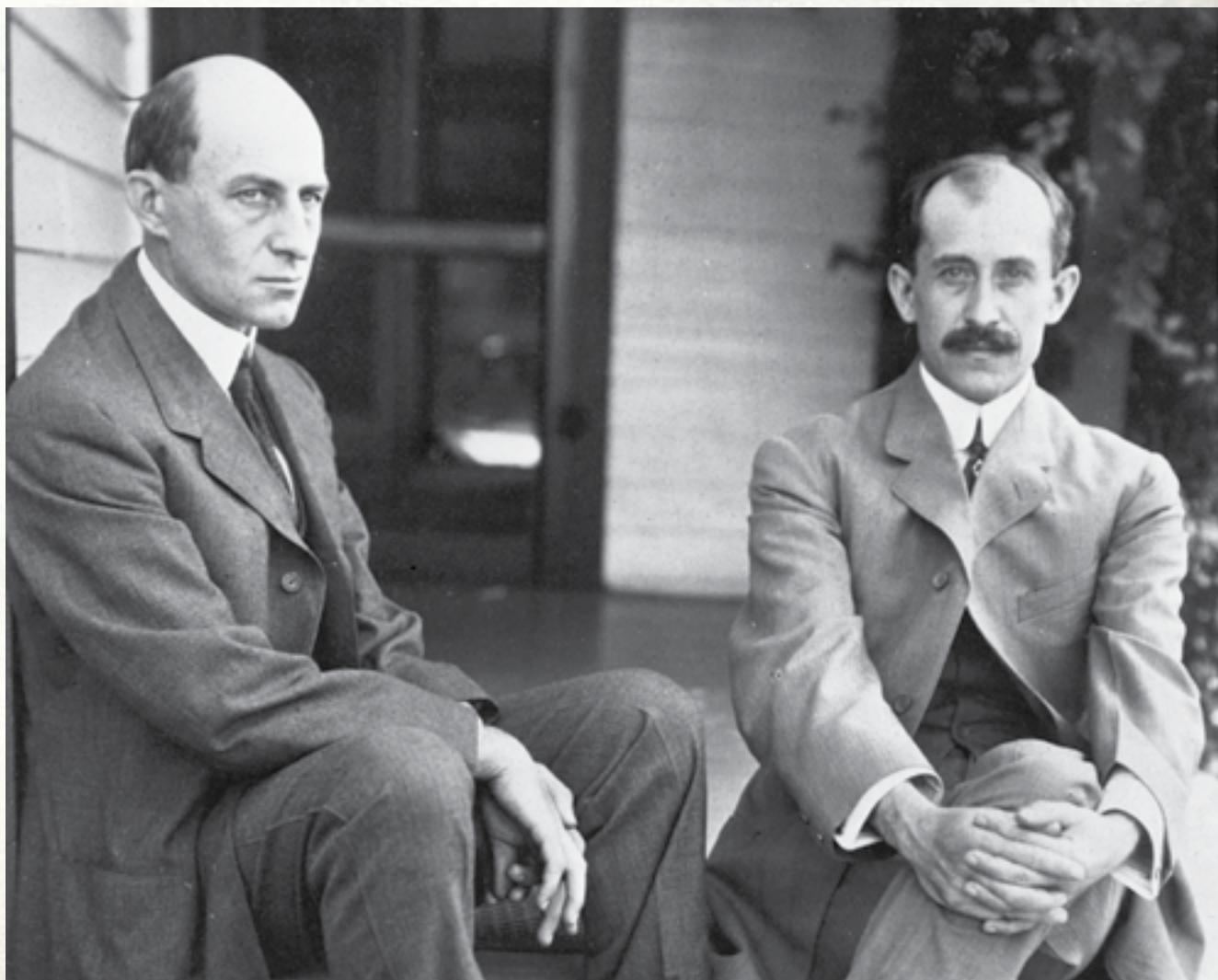
ආකාරය ලෙවට පළමු වරට ජ්‍යාමිතිකව

හඳුන්වා දෙන ලද්දේ ද මුහු විසිනි.

රසිට සහෝදරයන් විසින් මෙම සියලු කාරනා කැරීකොට සිය උත්සාහය සාර්ථක කරගත්ත ද තවත් වැඩි කාලයක් මුළුනට සිය කටයුතු සිදුකිරීමට තොගැකි මුදේ වැඩිමල් විල්බර සොයුරට සෙංගමාලය රෝගය ටැලැදීමත් සමය. වර්ෂ 1912 දී විල්බර රසිට එම රෝගය උත්සන්න වී ජ්‍යාමිතයන් සමුළුන්නා විට බාල සොයුරු මිවිල් හටද ගුවන් යානා නිපද්වීමේ අවධානය කෙමෙන් පහව

යන්නට විය. මෙම කාලය වන විට තම යානා සඳහා පවතින ඉල්පුම ද අවම වන බව වටහාගත් මුහු සිය ව්‍යාපාරය වර්ෂ 1916 දී විකුණා දා කුඩා පර්යේෂණාගාරයක් ආරම්භ කර විවිධ යන්තු සහ උපකරන නිපද්වීම කෙරෙහි උනන්දු විය. නායා ආයතනයේ ආරම්භක උපදේශක වරයෙකු ලෙස ද කටයුතු කළ මිවිල් රසිට වර්ෂ 1947 දී මිය ගියේ ය. රසිට සහෝදරයන්ගේ ක්‍රියාකාරකම් එමෙන් නිමා උවත් මුළුන් හඳුන්වා දුන් තාක්ෂණය ඇද වන විට බොහෝ දුරක් ඉදිරියට ගොස් හමාරය. ගුවන් යානා දස දහස් ගනනක් ගුවන් සැරිසරම්න් විවිධ කාර්යයන් වල නිරත වන අතරම ඇද වන විට ලෙව මගි සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අතින් ගත් කළ ගුවන් ප්‍රවාහනය ඉහළම ස්ථනයේ වැජ්ඩොම්න් පවතී.

නිලන්ත තෙන්නකේන්





ප්‍රථමවරට සෞද්‍යගලික හෙලිකොප්ටර් යානුංගණයක් මෙරටට හඳුන්වා දුන්

## IWS ජ්‍යෙෂ්ඨ කමාරු



**ඩී** ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවාව වර්ථමානය වන විට සීපුයයන් දියුණුව වෙමින් පවතී. සංචාරකයන් සිය ගමනාන්ත වෙත ගුවනින් ප්‍රවාහනය කිරීම, ප්‍රහා ගුවන් ගමන් සඳහා සේවා සැපයීම, ව්‍යාපාරික කටයුතු, ගුවන් වැඩ (Aerial Works) සඳහා යේදීම, අන්තරාඛාබෝලීම් හා පරෘයේෂණ කටයුතු වෙනුවෙන් යොදා ගැනීම ඒ අතර ප්‍රධානත්වයක් ගන්නා අතර මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ සහ සැහැල්පු ගුවන්යානා, ජලවර ගුවන්යානා මෙන්ම හෙලිකොප්ටර යානා ද එම සේවාවන් වෙනුවෙන් යොදාගතී. ඉහත ගුවන ආයුත කටයුතු සඳහා වන ඉල්ප්‍රම දිනෙන් දිනම ඉහළ යන බැවින් ගුවන ආයුතව සේවා සපයයන ගුවන් සමාගම් කිහිපයයක් ම පසුගිය වසර කිහිපය තුළ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් හා වෙනත් ගුවන්වැඩි පහසුකම් සැපයීමේ අරමුණින් ආරම්භ කර ඇත.

ඒ අතර IWS ඒවියේන් හෙලිකොප්ටර සේවය ද මැතක දී එක්ව දේශීය ගුවන් සමාගමක් වන අතර අප තුළ ප්‍රථම වතාවට පොද්ගලික හෙලිකොප්ටර රඳවා තබන අංගනයක් නැතහොත් පොද්ගලික

හෙලිකොප්ටර යානුංගණයක් ආරම්භ කිරීමේ ගොරවය අත්තරගන්නට මුළුන් පසුගිය දා සමත්වූවා. අපට තුළුරු හි ලංකාවට අඟත් ඒ පිළිබඳව කරගැනු පායික ඔබට කියන්නට ගුවන්සර අප IWS ඒවියේන් හෙලිකොප්ටර සේවයේ සහාපති I W සේනානායක හෙවත් ආතර සේනානායක මහතා මුළුවා

පළමුවෙන්ම ඔබ ගැන සඳහන් කරමු

මෙගේ නම් ඉන්දු ලක්සින් විකුමසිංහ එහෙත් මා හඳුන්වන්නේ ආකර්ෂණීයන් නමින්, ඉපයුත් දැකැනු පාලාත් ගාල්ල දිස්ත්‍රික්කයේ. බාලාංගයෙන් පටන්ගත් පාසැල් අධ්‍යාපනය අවසන් වන තුරුම ගාල්ල මහින්ද විද්‍යාලය තමයි මා නීසිමග යොමුකළේ පසුව වැඩිදුර අධ්‍යාපනය හදාරන්න විදෙස්ගත වුනා. ඒ 1968 වසරේ දී, මම වැඩිපුරම පාසැල් කාලයේ දී ආගා කළ තාක්ෂණික අංශය පිළිබඳව හදාරන්න කමයි එහිදින් උනන්දු වුනේ. ඒ අනුව තාක්ෂණික ඉංජිනේරු අංශයෙන් වැඩිදුර අධ්‍යාපනය කරන්න තීරණය කරනු ලැබුවා. පසුකාලීනව පුහුණු ඉංජිනේරුවරයෙකු ලෙස පර්මානු සමාගමක් සමග එක්ව සේවය කළ.

සොයුරු ලමා කාලයක් ඔබන් තියෙන්න ඇති

අත්තෙන්ම ඉතා ආගා කළ පුන්දර බාල කාලයක් මටත් හිමිව තිබුණා. මගේ පියා ව්‍යාපාර කටයුතු කළා. මට ගැහැණියක් ලෙස කටයුතු කරනින් අපට හොඳින් ඇතිදැඩි කළා. පාසැල් අධ්‍යාපනයට ඉතා ඇඟිල් කළා වෙශේම විෂය භාහිර ක්‍රියාකාරකම වෙළත් ප්‍රමුඛතාවය දෙනින් මා කටයුතු කළා. ප්‍රංශී කාලයේ ඉන්දු අඟත් දේවල් මිලදී ගන්න වෙශේම මෙගේ කියල අනන්‍යතාවයක් ඇතිව කටයුතු කරන්නන් වුවමනාවත් තදින්ම තිබුණා. ඒ නිසාමයි ප්‍රංශී අවැයේ දී සුරත්ල් මසුන් ඇති කර අලෙවි කරන්නන් ඉන් ලද ආදායම මෙගේ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් යොදාවන්නත් කටයුතු කළේ. විශේෂයෙන්ම පාසැල් කාලයේ පටන්ම මට හොඳ කළාන මිතුයා පිළිසක් හිටියා.

එතකොට ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රයට පිවිසුන්

ඒක තරමක් දිග කට්‍යාවක්. මම විදෙස්ගත වෙළා උසස් අධ්‍යාපන හැදැරීමෙන් පසු පුහුණු ඉංජිනේරුවරයෙකු ලෙස ආරම්භ කළ රැකියාව ඉතා කැපවීමෙන් යුතුව

සිදුකලා. සාමාන්‍ය දෙදෙනික වැඩමුරය පැය අටක් වුවත් මා පැය 15 ක් ඉක්මවා සැම දිනකම පාහේ සේවය කළා. මගේ කැපවීම පිළිබඳව අවදානයෙන් පසුව සමාගමේ ඉහළපෙලේ නිලධාරියෙකු දිනක් මා අයගකරමින් තමන් ද ඒ අයුරිනම සේවය කර ඇද වන විට ඉදිරියට පැමින ඇති ආකාරය පවසන විට මාගේ සිතේ ඇති වුයේ ඉතා ධනාත්මක හැඟීමික්. ඒ වැදියට වසර කිහිපයක් සේවය කළ පසු මා හට උසස්වීමක් ලැබූනා. මගේ රාජකාරිය වුයේ ඇමරිකාව, යුරෝපය හා ආසියාවට අයන් රටවල් 12ක සේවාපිත කර තිබූ කාඩා හාරව කටයුතු කිරීමි. ඒ මිස්සේ මා හට පොදුගලික වශයෙන් ද ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව බොහෝ කරුණු කාරණා දැනකියාගන්නට අවස්ථාව හිමිත්‍රි බව නම් කියන්නම අවශ්‍යයයි.

පසුකාලීනව මා සේවයෙන් ඉවත්ව වෙනත් රැකියාවක නිරත වන්නට අදහස් කළ ද මගේ විදෙස් මිතුයෙකු ඉදිරිපත් කළ අභාසක් මා වෙනත් මානයකට ගෙන ගිය. මහු ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳව හොඳින් අධ්‍යයන කර තිබූ කෙනෙක්. ඔබ වෙනත් සේවාන වල සේවය කරනවාට වඩා මධ්‍යිම මිටු ගිහින් උගේ දේ යොදාවල සේවය කරන්න. ඔබේ රට තරම් සුන්දර රටක් වෙන කිහිද සේවානයක වත් නෑ ඔහු මට කිවා. එය මට තදින් හිත දැනුන කථාවක්. ඒ අනුව කටයුතු කරමින් ප්‍රථමයෙන්ම මාගේ වෘත්තිය හා බැඳුන යන්තුයක් ඇත් රටේ අලවියට

සැලැස්සුවා. මගේ ආරම්භය සාර්ථකය ඉතා හොඳ ඉල්ලමක් ඒ යන්තුයට තිබූනා. ඒ වැදියට තමයි ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රයට පිවිසුනේ.

දැන් අපේ මානයකාව ගැන කථාකරම් IWS නාමය ගුවන්සේවාව හා බැඳෙන ආකාරය පිළිබඳව

මා ශ්‍රී ලංකාවේ ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රයේ නව මානයන් සොයා යන්න ප්‍රියකල කෙනෙක්. හාණේව හා සේවා ගෙනනාවක්ම තිබෙනවා මගේ සමාගම් ජාලය යටතේ මෙරට ප්‍රථමයෙන්ම නදුන්වා දුන්. ඉතා දැරිස කාලයක පටත් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන්යානා ක්ෂේත්‍රයට අවැසි අමතර කොටස් ලබාගැනීම පිළිබඳ පැහැදිලි ක්‍රියාදාමයක් පැවතුන් නැහැ. එයට විසඳුම් ලෙස තමයි අප සමාගම් ජාලය යටතේ කොමොසේක් නමින් ආයතනයක් බිජිවත්තේ. කොමොසේක් ආයතනයේ ප්‍රධානතම රාජකාරීය වූයේ මෙරට ගුවන් සමාගම් වල ගුවන්යානා වල නඩත්තුව සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස් ලබාදීම සහ එම ක්‍රියාවලියට අවැසි මාර්ගෝපදේශයනය ලබාදීම. ඒ වැදියට තමයි IWS නාමය ගුවන්සේවාව හා මුළුන්ම බැඳෙන්නේ.

වර්ථමානය වන විට ශ්‍රී ලංකාව තුළ අභාසන්තර ගුවන් ගමන් වල නිරත වන පිශීස බොහෝ සේ ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. මෙයට සංවාරක ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනය බොහෝ සේ බලපා ඇතිවා සේම රටවේ ව්‍යාපාරික පන්තිය මෙන්ම ප්‍රාග්‍රෑන්දු සේවාව වැඩියෙන් ඇතිවා

උපරිම ප්‍රයෝගන ගන්න ගුවන හාවිත කරමින් ගමන් කරනවා. ඒ වගේ ගුවන් ජායාරුපකරණයට වගේම, විවාහ මංගල දිනය වැනි කමන්ගේ පිවාන මගේ පුවිණේ අවස්ථාවන් සඳහාත් ගුවනින් ගමන් කිරීම සාමාන්‍ය කාරණාවක් බවට පත්වී අවසන්. මෙම කාලීන අවශ්‍යතාවය අවබෝධකරගත් අප සමාගම තීරණය කළා අභාසන්තර කුලී ගුවන් ගමන් සේවා සපයන ගුවන්සේවා සමාගමක් අරම්භ කරන්න. ඒ අනුව තමයි 2014 වසරේද දී IWS එවියේහෙත් සමාගම ආරම්භ වන්නේ. අද වන විට අප සමාගම සතුව Airbus සහ Bell යන ලොව ප්‍රමුඛඩපෙලේ හෙලිකොප්ටර නිශ්පාදන සමාගම වල නිශ්පාදන අති නැවීන හෙලිකොප්ටර යානා තිබෙනවා. ඒ වගේම මියන්මාරය, වියට්නාමය, ඉන්දියානියව, සිංගප්පූරුව යන රටවලට අයන් ගුවන් සමාගම්වල හෙලිකොප්ටර යානා 07 ක් බඳ කුමය යටතේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරනු ලබනවා.

දැන් ඔබ සමාගමට හෙලිකොප්ටර යානාගනයකුන් අයන්

මෙය කාලයක් තිස්සේ අප නදුනාගෙන තිබූ අවශ්‍යතාවයක්. මෙවැනි කටයුත්තකට ශ්‍රී ලංකාව තුළ පුද්ගලික අංශයෙන් ඉදිරිපත් වන්නේ ප්‍රථම වතාවට. ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ වැලිසර ප්‍රදේශයේ පිහිටුව මෙම හෙලිකොප්ටර යානාගනය 2018 ජූනි මස 26 වන දින සු මොහොතිනි විවාහ වුන් ප්‍රවාහන





සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු නීමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන්ගේ පූරුතින්. ඒත් සමගම කියන්න අවශ්‍යයි පුරුම වතාවට මෙබදු යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළාම ප්‍රව්‍යන් සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යතුමන් ප්‍රධාන අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමන් ඇතුළු සියලු නිලධාරීන් බොහෝ දෙනාත්මක ලෙස එහි වටිනාකම අවබෝධ කරගනිමි කටයුතු කළ ආකාරයන් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු නියාමනය කරන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය සිය රාජකාරිය ඉටුකළ ආකාරයන් පිළිබඳව.

නව යාත්‍රාගනයේ හෙළිකොප්ටර් යානා හයක් එකවර ගාල් කර තැබීමට ඉඩ පහසුකම් පවතිනවා. එය නවත්තු කටයුතු සිද්ධිමේ සඳහා යානා හතරක් සහ වෙනත් සේවාවන් සඳහා යානා දෙකක් ලෙසසි සැලසුම් කර තිබෙන්නේ. එමෙන්ම Airbus සහ Bell යන හෙළිකොප්ටර් යානා සඳහා අනුමත නවත්තු ආයතනයක් ත්‍රියාත්මක කිරීම, හෙළිකොප්ටර් තියුම් පුහුණු පායමාලාවක් ආරම්භ කිරීම වැනි කටයුතු IWS එවියේන් සමාගම යටතේ ඉදිරියේ දී සිදුවේ. විශේෂයෙන්ම හෙළිකොප්ටර් නියුම් පුහුණු පායමාලාව මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට අත්ත් දෙයක්.

අනෙක් වැදගත් කාරණාව තමයි කිසිදු ආකාරයකින් ප්‍රයෝගනයට ගන්න නොහැකි මට්ටමින් තිබූ වගුරු බිමක් ගොඩකිරීමෙන් පසුව තමයි අප මෙම හෙළිකොප්ටර් යාත්‍රාගනය ඉදිකාලේ. දැන් මෙරට ඔනැම මෙහෙයුම්කරුවෙකුට මෙම යාත්‍රාගනය භාවිත කර සිය හෙළිකොප්ටර් මෙහෙයුම් කටයුතු ත්‍රියාත්මක කරන්නත් මුවත්තේ යානාවල නවත්තු කටයුතු කරගන්නත් අවස්ථාව පවතිනවා. එමෙන්ම ඉදිරියේ දී IWS එවියේන් සමාගමට නව ගුවන්යානා කිහිපයක් එක්කිරීමේ සැලසුමක්න් අප සතුව පවතිනවා. හෙළිකොප්ටර් වලට අමතරව ශ්‍රී ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා උවිත මධ්‍යම ප්‍රමාණයේ සම්බන්ධිත තවු සහිත යානා කිහිපයක්න් එ අතරට ඇතුළත්.

එහි කළින් සඳහන් කළ ඕන සමාගම් ජාලය යටතේ බොහෝ හා සේවා මෙරටට අත්තින්ම හදුන්වා දුන් බව, ඒ පිළිබඳවන් සඳහන් කරමු

ශ්‍රී ලංකාවට පුරුම වතාවට හදුන්වාදුන් ජ්‍යෙෂ්ඨ දුරකථන සේවා ජාලය සෙල්වෙල්. 1992 දී ඇරුමුන මී සේවාවේ එළඹිභාසික ශ්‍රීලංකීය සළකුණ තැබුවේ අපයි. එවළේම මෝටරෝලා සංඡු තුමය සහ වෝකිටෝක් උපකරන පද්ධතිය මෙන්ම මෙරට පුරුම සේවීයේ තාක්ෂණයෙන් බිජිවූ රුපවාහිනී නාලිකාව වන RTV නාලිකාවන් හදුන්වා දෙනු ලැබුයේ අප සමාගම් ජාලය හරහායි.

ගුවන්සර පායිකයන් බහුතරය පාභැල් සිසු ගරු දැරියන්, බොහෝම සූල් තැනකින් ව්‍යාපාර ක්ෂේත්‍රයට පිවිස බොහෝ දුරක් සිය ඕන අපේ අනාගත පරපුරට උපදෙසක් දෙනවානම්

ඇත්තෙනම්, දුවේ පුතේ ඕන තමයි රටේ අනාගත බලාපොරත්තුව, ඔබ දැනුම්න් සඳහන්දාව, මනා ගිරි සෞඛ්‍යයෙන් යුත්තව ඕන අදහන ආගම දහමේ කරුණු කාරණා භාඩින් වටහා ගනිමින් එහි හරය උකහා ගනිමින් ඒ සූන්දර අනාගතය භාරගැනීම වෙනුවෙන් පෙළගැසීම වැදගත්. පිළිතය කියන්නේ අනිත්‍ය දෙයක්, එය කුඩා කළ සිට්ම මනාව අවබෝධ කරගනිමින් සරල පිළිතයක් පවත්වාගැනීම ඉතාම වැදගත්. ගැටළුවක් පැනතැගැනීන් කළ නොත්තා ඒ මොහොත් ම එය විසඳා ගැනීමට උත්සුක විය යුතුයි. ඒ වෙනුවෙන් ඔබේ අත්මකකිය හා ත්‍රියායිලිබව ඉතාම වැදගත්.

හොඳ අධ්‍යාපනයක් ලබා විනයගරුකව පොදු නීතිමේ වලට ගරු කරමින් අවංකව කටයුතු කරන ඔබ අනාගතය සතුවින් හාරගනීවි.

සම්බන්ධිකරනයෙන් ගුවන්සර අපට සහයෝගය දැක්වූ IWS එවියේන් සමාගමේ නියෝජ්‍ය ගුවන්යානා ඉංපිනෝරු කළමණාකරු ලිඛිත ධම්මිසිරී මහතාට අපගේ විශේෂ ස්ථුතිය

නිලන්ත තෙන්නකොළන්

**ඉඩ දැනුවත් දී ගෙන යාත්‍රාංගනයක් තුළ  
තැරුවි කිරීම දඩුවම් ලැබිය නැකි වරදකි**

## **2018 අංක 12 දරන සිවිල් ගුවන සේවා (සංශෝධන) ජනත**

2018 අංක 12 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා (සංශෝධන) පනත මගින් 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත පළමු වරට සංශෝධනය වී ඇති.

එම නව සංශෝධනයට අනුව, "ගෙන යාත්‍රාංගනයක් තුළ තැරුවි කිරීම" (Touting within an Aerodrome) වරදක් වශයෙන් හඳුන්වා දීම සිදු කර ඇති. ඒ අනුව නිසි පරිදි බලය පැවරීමක් නොමැතිව ගෙන යාත්‍රාංගන පරිග්‍රයක් ඇතුළත රදී සිටිමින් පැමිණෙන හෝ පිටව යන යම් ගුවන් මගියෙකුට ප්‍රවාහන පහසුකම් හෝ නැවතිමේ පහසුකම් සැපයීම හෝ එම ගුවන් මගියාගේ ගමන් මළ හෝ වෙනත් භාණ්ඩ පැටවීම හෝ ඉන් බැම හෝ රට සමාන යම් සේවාවක් ලබා දීම සඳහා යම් මූදලක් මත හෝ වෙනත් යම් ආකාරයකට විමසීම කිරීමේහි නියුත්ව සිටින සැම තැනැත්තකුම ගෙන යාත්‍රාංගනයක් තුළ තැරුවි කිරීමේ වරදව වරදකරු වේ.

ඉහත සඳහන් පරිදි තැරුවිකිරීමෙහි තිරකව සිටින යම් තැනැත්තකු ගෙන යාත්‍රාංගනය තුළ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක සේවා සපයන සේවකයකු විසින් හෝ එහි රාජකාරීයයි යෙදී සිටින පොලිස් නිලධරයකු විසින් සෞය ගතහොත් එම තැනැත්තාව, පොලිස් නිලධරයා විසින් සිරභාරයට ගැනීම හෝ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක සේවා සපයන සේවකයකු විසින් හඳුනාගෙන පොලිස් නිලධරයකුට භාරදීම හෝ කරනු ලැබිය හැකිය. එසේ භාරදීමෙන් අනතුරුව, අදාළ පොලිස් නිලධරයා විසින් එම තැනැත්තාව නියමිත මෙහේත්තාත් අධිකරණය වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය හැකි අතර, අදාළ නඩු කටයුතු අවසානයේදී එම තැනැත්තා එකි වරදව වරදකරු කරනු ලැබුවහාත්, රුපියල් විසිපත්දහසකට (රු.25,000/-) නොවැඩි දඩියකට හෝ මාස හයකට (06) නොවැඩි කාලයක් සඳහා බන්ධනාගාර ගත කිරීමකට හෝ එම දඩිය හා බන්ධනාගාර ගත කිරීම යන දෙකටම මහු යටත් කරනු ලැබිය හැකිය.

තරංග ආරියරත්න  
කළමනාකාරීනි (නිනි කටයුතු)



නවමු අතිදැකීමක් එක්කල

# NGAP-SL තියෙ වැඩකටහන

**ජ්‍යා තාන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ** (International Civil Aviation Organization) මිලග පරපුර සඳහා වන ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන්ගේ වැඩසටහන (Next Generation Aviation Professional's) මගින් ලොව සියලු සාමාජික රටවල් (Member states) කේත්ත්ද කරගතිමින් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ අනාගත ඉලක්කගත රෝගා අවස්ථා වෙනුවෙන් සවිමත් සහ දැනුම්න් සහන්ත්ද අනාගත පරපුරක් පෙළගැස්සවීමේ අරමුණ පෙරදැඩීව හඳුන්වාදුන් NGAP වැඩසටහනට සම්ගාමීව යමින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් 2016 වසරේද ඇරඟී මිලග පරපුර සඳහා වන ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන්ගේ (ශ්‍රී ලංකා) වැඩසටහන (NGAP-SL) මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන නියම වැඩසටහනෙහි සමාරම්භක අවස්ථාව 2018 අගෝස්තු මස 31 දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ දී පවත්වන ලදී.

විද්‍යාව, තාක්ෂණ විෂය, ඉංජිනේරු විෂය සහ ගණිතය මූලික කරගත් විෂය මාලාවන් හා සබැදුව යමින් ගුවන්සේවා

ක්ෂේත්‍රයේ අනාගත ඉලක්කගත රෝගා අවස්ථාවන් පාදක කරගතිමින් සකස් කර ඇති මෙම වැඩසටහන ඔස්සේ මූලික වශයෙන් තෝරාගත් සිපු දරු දැරියන් පිරිසක් දැනුවත් කළ අතර පසුව මුළුන් හට තරගකට මුහුණ දීමට සිදුවිය. ගුවන්සේවා වෘත්තින්ට අදාළ නීරපනයන් ඔස්සේ පැවැත්වූ එම තරගය ඔවුනට නවමු අත්දැකීමක් විය.

මෙම වැඩසටහන ජාතික මට්ටමින් පවත්වන්නටත් මේ වන විට සියලු කටයුතු සූදානම් කර ඇති අතර ඒ සඳහා ගුවන්සර පායික ඔබට ද එකවිය හැකිය. එමෙන්ම ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (International Civil Aviation Organization) මිලග පරපුර සඳහා වන ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන්ගේ වැඩසටහනෙහි වාර්ෂික සැලැස්මෙහි පවා අන්තර්ගත මෙම නියමු වැඩසටහන (NGAP Outreach Pilot Programme on Aviation Industry Jobs and Science" Technology" Engineering, Mathematics) දෙස විමර්ශනාත්මකව මුළුන් බලා සිටිනුයේ සමස්ථ සාමාජික රටවල් වලට මේ ඔස්සේ මාර්ගෝපදේශයක් ලබාදීමට ය.

සමාරම්භක අවස්ථාවට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සභාපති, ආනන්ද විමලසේන, සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, එව්. එම්. සී. නිමල්සිරි, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අතුල ජයවිතුම ඇතුළු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ පේෂ්ඨ නිලධාරින් පිරිසක් දී NGAP-SL වැඩසටහනෙහි ජාතික කම්ටුවේ නියෝගීතයන්, NGAP-SL වැඩසටහන ක්‍රියාවල නැංවීම පිළිබඳ සහයෝගිතා කණ්ඩායමේ නියෝගීතයන්, NGAP-SL වැඩසටහනෙහි ස්වේච්ඡා උපදේශණ කණ්ඩායමේ නියෝගීතයන් සහ පාසැල් 7 ක් නියෝගනය කරමින් සිපු දරු දැරියන් 110 ක් පමණ ද එකවිය. මෙම වැඩසටහන පිළිබඳ සවිස්තරයන්මතක වාර්තාවක් ඉදිරි කළාපයෙන් බලාපොරොත්තු වන්න





ලේක ලමා දිනයට සමගාමීව  
ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව

## ජාකැල් කිසු දුර දැරියන දැනුවත් කිරීමේ වැඩකටහනක

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීයේ,  
සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ  
අධ්‍යාපන කමිෂුව මධින් සංවිධානය කරනු  
ලබන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළාක  
මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව පාසැල් සිසු  
දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ මාසික  
වැඩසටහන් මාලාව යටතේ පවත්වනු  
ලැබූ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක්  
2018 මක්කෙක්ස්පර මස 05 දින  
කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර  
ගුවන්තොටුපළ පරිග්‍රයේ දී පවත්වන ලදී.  
ලේක ලමා දිනයට සමගාමීව පවත්වන  
ලද මෙම දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන  
සඳහා සී/ස ගුවන්තොටුපළ සහ  
ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ශ්‍රීලංකන්  
ගුවන් සේවය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් ප්‍රජාත්‍යා  
පාසල, ගුවන්තොටුපළ මාධ්‍ය අංශය සහ  
ශ්‍රීලංකන් කේටරිං සමාගම සුපුරුදු පරිදි  
සහයෝගීතා අත්වැළ සපයන ලදී.

ගුවන්තොටුපළ ක්ෂේත්‍ර වාරිකාවක්,  
ගුවන්යානාවකට ගෞඛ්‍ය එය නැරඹීම,  
දැනුවත් කිරීමේ දේශන ඇතුළු බොහෝ  
ඇංග රසක් අන්තර්ගත වූ මෙම දැනුවත්  
කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා කෝටටේ





රාජගිරිය ජනාධිපති විද්‍යාලය  
සහ පුත්තලම පල්ලම නන්දිමෙනු  
මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය නියෝජනය  
කරමින් පාසැල් සිසු දරු දැරියන්  
150 ක් පමණ සහභාගි විය.

වැඩසටහන අවසානයේ දී  
පැවති සහභාගිත්ව සහතිකපත්  
ප්‍රධානය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශ  
ලේකම් ජනාධිපති නීතියා  
කමිල ටෙවද්‍රත්න, ශ්‍රී ලංකා  
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීයේ  
සහභාගි ආනන්ද විමලසේන,  
සී/ස ගුවන්තොටුපළ සහ  
ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාග  
මෙහි සහභාගි ඉංජිනේරු  
සමන් එදිරිවිර, ශ්‍රී ලංකා සිවිල්  
ගුවන්සේවා අධිකාරීයේ අතිරේක  
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අතුල ජයවිතුම,  
ලංකා බැංකුවේ නියෝජන මහා  
කළමණාකාර සී. අමරසිංහ,  
ජාතික රුපවාහිනීයේ අධ්‍යක්ෂ  
අලෙවී කිංස්ලි දොඩ්ගොඩ යන  
මහත්වරුන්ගේ සහභාගිත්වයෙන්  
සිදුවිය.

මෙම දැනුවත් කිරීමේ  
වැඩසටහනට සම්මාමිව  
ගුවන්සැරසර විශේෂ රුපවාහිනී  
වැඩසටහනක් ද සිංහල පටිගත  
කරන ලදී.



ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවේ  
ආරක්ෂාවට

## ශ්‍රී ලංකාවේ දායකත්වය

**ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාව** ලේඛකයේ සියලුම රාජ්‍යයන් අතර තිසිවිත කුමරුවෙකට අනුව හියාත්මක කරවීම උදෙසා එක්සත් ජාතියින් විසින් ත්‍රි.ව.1944 දෙසැම්බර 7 වන දින ජාතියින් 52ක එකතුවෙන් ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ විකාගේ තාගරයේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතිය (Convention on international Civil Aviation) ඇති කරගන්නා ලදී. මෙම විකාගේ සම්මුතිය පිහිටුවීමෙහි එක් අපේක්ෂාවක් වූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය හා ප්‍රවර්ධනය සඳහා විශේෂිත ඕනෑම සංවිධානයක් පිහිටුවා ගැනීමයි. මෙම අපේක්ෂාව සපුරා ගනිමින් 1947 අප්‍රේල් මස 04 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (International Civil Aviation Organization) පිහිටුවා ගන්නා ලදී. මින් අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ සම්මුතියින්, ප්‍රමිතින් හා නිරද්‍යෝගන් ඉදිරිපත් කිරීම ඇරුණු අතර 1948 ජූනි මස 01 වන දින ශ්‍රී ලංකාවද මෙම ජාත්‍යන්තර සම්මුතියට අත්සන් තබමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටක් බවට පත්විය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පිහිටුවාගත් මුල් අවධියේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිලිබඳ අවධානය යොමු කිරීමේ දැඩි අවශ්‍යතාවයක් පැන නොනැගුණ අතර 1960 ගණන් වලින් පසුව සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ආරක්ෂාවට තර්ජනයන් එල්ල්වීමේ ප්‍රවනතාවක් මත්තු හිසින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය ගුවන් සේවා ආරක්ෂක ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරන ලදී.

එහි ප්‍රතිපලයක් ලෙස සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව හා සම්බන්ධ ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය Convention on offences and certain other acts committed on board an aircraft 1963 දී ටෝකියෝලේ දී සම්මත කරගන්නා ලදී. ඉන් අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවාව හා සම්බන්ධ සම්මුතියින්, ප්‍රමිතින් හා නිරද්‍යෝගන් ඉදිරිපත් කිරීම ඇරුණු පහත සඳහන් සම්මුතින් ඇතිකර ගන්නා ලදී.

1. Convention for the suppression of Unlawful Seizure of Aircraft - in 1970 at The Hague

2. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation - in 1971 at Montreal

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් 1974 මාරුතු මසදී සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිලිබඳ ප්‍රමිතින් හා නිරද්‍යෝගන් ඇතුළත් මූලික දියවිල්ල වන Annex 17 - Security (Safeguarding International Civil Aviation against acts of unlawful interference) එලි දක්වන ලදී. ප්‍රථම එලිදැක්වීමෙන් අනතරුව සංශෝධනයන් 16කට බඳුන් මුළු මෙම දියවිල්ලේ 10 වන වෙළුම (10th edition of Annex 17) වර්තමානයේදී හියාත්මකවේ.

සියලුම සාමාජික රටවල් විසින් Annex 17 අඩංගු ප්‍රමිතින් හා දේශීය නීති රිති ඇතුළත්වන පරිදි සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක ක්ෂේත්‍රය තුළ විවිධ අවස්ථා වල පැන තැගැනු අවශ්‍යතාවයන්ට අනුව පහත සඳහන් සම්මුතින් ඇතිකර ගන්නා ලදී.



පුතුව රට කුල ක්‍රියාත්මක වන්නේ මෙම ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙළයි.

මුළුන් ඇතිකරගත් සම්මුතින් වලින් ආවරණය තොටු ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කිරීමටත් කාක්ෂීක දියුණුව නිසා හටගත් නව තරේත්‍යනයන්ට මූහුණදීම සඳහාත් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ පහත සඳහන් සම්මුතින්ද කාලීනව ඇතිකර ගන්නා ලදී.

1. Protocol for the Suppression of unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation - 1988 at Montreal
2. Convention on the Marking of plastic Explosives for the Purpose of Detection- in 1991 at Montreal
3. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation - 2010 at Beijing

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට අයත් සාමාජික රටවල් මෙම සම්මුතින් සඳහා අත්සන් තැබිය පුතු අනර සිය රට කුල එම සම්මුතින්හි





සඳහන් කරණු කියවට නැංවිය යුතුවේ. ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙම සම්මුතින් ත්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා Offences Against Aircraft Act No 24 of 1982 හා Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Act 31 of 1996 යන මූලික පතන් දෙක පාර්ලිමේන්තුව විසින් සම්මත කරන ලදී. මිට අමතරව 2010 බිංං සම්මුතිය සඳහා අත්සන් තැබීමට අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කරමින් පවතී.

සියලුම සාමාජික රටවල් විසින් සිය රටෙහි සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිසි බලධාරියා (Appropriate Authority for Aviation Security) නම්කොට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත දැන්වා යැවිය යුතු අතර ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිසි බලධාරියා (Appropriate Authority for Aviation Security in Sri Lanka) ලෙස නම්කොට ඇත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයායි. වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වන එවිටි. සි. නිමල්සිර මහතා මේ වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ නිසි බලධාරියා ලෙස

කටයුතු කරන අතර මහුට උපදෙස්දීම සඳහා ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කමිටුව (National Civil Aviation Security Committee) පිළිවුවා ඇත.

මෙම කමිටුවෙහි සභාපතියුරය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා හොඳවන අතර ලේකම්තුයුරය හොඳවනුයේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා විසින්.

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා සහ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂව පිළිබඳ කටයුතු ඉටුකිරීමේ වගකීම එවරා ඇත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අංශයේ අධ්‍යක්ෂවරයා වෙතයි. වර්තමානයේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අංශයේ අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස පි. එ. ජයකාන්ත මහතා කටයුතු කරයි. ඔහු ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආරක්ෂක විගණන මණ්ඩලයේ විද්‍යාත් කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ද කටයුතු කරයි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යකාරයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශයේ ආරම්භයට ක්‍රි.ව. 2004 දී මුලපුරුණ ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ උතුරු තැගෙනහිර

ආයාධිපති ලෙස කටයුතු කළ වින්ග් කමාන්බර එල්.එස්.බ්. කබරාල් මහතාගේ පුරෝගම්ත්වයෙනි. එලෙස ඇරුණු ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශය ක්‍රි.ව.

2005 වසර වනවිට නිත්‍ය කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 4 දෙනෙකුගෙන් යුත්ත්වූ අතර අද වන විට කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 11 දෙනෙකුගෙන් යුතුව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කටයුතු නියාමනය සඳහා සිය දායකත්වය දක්වයි.

සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශයේ මූලික කාර්යභාරය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කටයුතු නියාමනය කිරීමයි. රට තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු පවත්වාගෙන යනු ලබන සියලුම ගුවන්තොටුපලවල්, ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යකාරයේ ලියාපදිංචි ඇති සියලුම අභ්‍යන්තර හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවන් (Domestic & International) හා ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් ගමන් සිදුකරනු ලබන සියලුම ගුවන් සේවාවන් මෙම ආරක්ෂක නියාමනයට බඳුන් වේ. ආරක්ෂක අංශය විසින් මෙම නියාමන කටයුතු ප්‍රවේශයන් වැනි ඔස්සේ කියාත්මක කරනු ලබයි.එනම්

1. සහතික කිරීමේ කටයුතු - Certification
2. අනුමත කිරීමේ කටයුතු - Approvals
3. පුපරීක්ෂණ කටයුතු - Oversight and Quality Control

සහතික කිරීමේ කටයුතු, පුද්ගල සහතික කිරීම (Certification of Personnel), ආයතන හා සේවා සපයන්නන් සහතික කිරීම (Certification of service providers & Organization) හා උපකරණ සහතික කිරීම (Certification of equipment) ලෙස විවිධ වේ. පුද්ගල සහතික කිරීම යටත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම (Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Limited) හා ගුවන් සමාගම (Airlines) හි ආරක්ෂක රාජකාරීන්හි තිරත වන ආරක්ෂක නිලධාරීන් (Avsec Screeners), කළමනාකරුවන් (Avsec Managers), පුහුණුකරුවන් (Avsec Instructors) සහතික කරනු ලබයි.

ਆයතන හා සේවා සපයන්නන් සහතික කිරීම (Certification of service providers & organization) යටත සිවිල් ගුවන් සේවාව පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන්තොටුපල සඳහා ආරක්ෂාව සපයන ආයතන (Aviation Security Service Providers), සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක පුහුණු කටයුතු සිදුකරන ආයතන (Civil Aviation Security Training Centers) සහතික කිරීම සිදු කරයි.

උපකරණ සහතික කිරීම (Certification of equipment) යටත සිවිල් ගුවන් සේවාව පවත්වාගෙන යනු ලබන ගුවන්තොටුපල තුළ හාවත කරනු ලබන ආරක්ෂක පරීක්ෂක උපකරණ (Avsec Screening equipment) සහතික කිරීම සිදු කරයි. Eg. X- ray machines" Explosive Trace Detectors"Walk through metal detectors)

අනුමත කිරීමේ කටයුතු (Approvals) යටත ගුවන්තොටුපල ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙළ (Airport Security Programmes) , ගුවන් සමාගම හි ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙළ (Airline Security Programmes), ආරක්ෂක පුහුණු වැඩසටහන් (Aviation Security Training Programmes) යනාදිය සඳහා අවසර ලබාදීම හා සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව හා සම්බන්ධ අව ආයුධ ප්‍රවහනය, සිරකරුවන් ප්‍රවාහනය යනාදිය සඳහාද අවසර ලබාදීම සිදුකරයි.





# ICAO Risk Management Workshop

Colombo, Sri Lanka - 9<sup>th</sup> – 12<sup>th</sup> October 2018



**Seated Front (L-R):** Sonica Suzuki (Thailand), P.A. Jayakartha (Director Aviation Security - Sri Lanka), R. Manukulasooriya (Dy. Director General-ASR - Sri Lanka), A. Jaywickramas (Additional Director General - Sri Lanka), HMC Nimalistri (Director General Civil Aviation - Sri Lanka), P.P. Jayaweera (Dy. Director General-CAER - Sri Lanka), Kyal Buter (Instructor - CASP-AP), Picangtep Yapan (Instructor - CASP-AP), Sirunthorn Adawajiaruspath (Thailand)

**Standing First Row (L-R):** T.P.D.W. Jayawardena (Sri Lanka), Ravindra Balasooriya (Sri Lanka), S.A.J.K. Subasinghe (Sri Lanka), W.M.R.B. Dissanayake (Sri Lanka), W. K.A.J. Eric Ranjith (Sri Lanka), Chareef Yimyai (Thailand), Do Xuan Tung (Vietnam), W. Chandrasiri (Sri Lanka), Le Quoc Hoan (Vietnam), L.D.A.I. Jayasekara (Sri Lanka), Manoja Basnayake (Sri Lanka)

**Standing Second Row (L-R):** M.R. Duyarwanda (Sri Lanka), WM.I.S. Wendikoon (Sri Lanka), S.D. Malwuarachchi (Sri Lanka), G.D.M.R. Gamalathuge (Sri Lanka), R.A.I.M. Muniprem (Sri Lanka), D. Rasesinghe (Sri Lanka), B.M.D.A. Bedewela (Sri Lanka), Tran Dinh Quan (Vietnam), Aekachai Jaisuwang (Thailand), Ajith Devaraja (Sri Lanka)

සුපරික්ෂණ (Oversight and Quality Control) කටයුතු ආරක්ෂක අංශයේ ප්‍රධාන නියාමන කාර්යක් වන අතර මෙම සුපරික්ෂණ කටයුතු සඳහා සිවිල් ගුවන්තොටපොලවල්, ගුවන් සමාගම් හා එම ආයතනවල ආරක්ෂක රාජකාරීන්හි තීරත්වන පුද්ගලයින් බලුන්වේ.

සුපරික්ෂණ කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා යොදාගත්ත කුම කිහිපයකි. (Quality Control Tools)

Avsec Surveys  
Avsec Audit  
Avsec Inspection  
Avsec Test

මෙම සුපරික්ෂණ කටයුතු මගින් සිදු කරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතින් හා නිරද්‍යෝගන්ට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක

කරන්නේදැයි පරික්ෂාකර බැලැමයි. එසේ නොමැති අවස්ථා වලදී ඒ සඳහා අවශ්‍ය පරිදි නිරද්‍යෝග නිකුත් කිරීමද ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අංශය මගින් සිදුකරනු ලබයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව නියාමනය කිරීමෙන් මිත්‍රාව යන ආරක්ෂක අංශය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව සඳහා සිය දායකත්වය දක්වන්නේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට අයත් අනිකුත් සාමාජික රටවල ආරක්ෂක විගණනයන්ට සම්බන්ධව මගිනි. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ ආරක්ෂක විගණන කටයුතු සඳහා අවශ්‍යය වන විශේෂය දැනුම සැපයීමට සුදුසුකම් ලද විගණකවරයක (ICAO Certified Auditor for Aviation Security) වන ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අංශයේ අධ්‍යක්ෂ මි.ඒ. ජයකාන්ත මහතා සාමාජික රටවල

ආරක්ෂක විගණනයන් සඳහා සිය විශේෂය දැනුම සපයමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය වෙත ශ්‍රී ලංකාවේ දායකත්වය සපයයි.

තවද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය යටතේ පවත්වාගෙන යන ආසියානු ගාන්තිකර කළමිය සහයෝගිතා ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙළති (Cooperative Aviation Security Programme - Asia Pacific) සාමාජිකත්වය දරණ ශ්‍රී ලංකාව එහි කටයුතු සඳහා ක්‍රියාකාරී දායකත්වය නිරන්තරයෙන් සහයයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව හා සම්බන්ධ පුද්ගලයින් සහතික කිරීමේ කුමවෙදය (Avsec Personnel Certification system) ආසියානු ගාන්තිකර කළමිය සහයෝගිතා ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙළති කම්ටු රස්වීමේදී (CASP-AP Steering Committee Meeting) විශේෂ ඇගයීමට ලක්ෂු අතර මෙම පුද්ගලයින් සහතික කිරීමේ

ක්‍රමවේදය අතිකුත් සාමාජික රටවල් සඳහා ආදර්ශයක් ලෙස ලබාදෙන ලෙස කමිටුව විසින් කරන ලද ඉල්ලීමකට අනුව ආරක්ෂක අංශය විසින් ඒ සඳහා අවසා කටයුතු සම්පාදනය කරමින් සිටියි.

2012 වසරේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් විගණනයට ලක්වූ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක ක්ෂේරුය, ඉහළ ප්‍රමිතියකින් පවත්වාගෙන යන බවට එම සංවිධානය විසින් සහතික කරන ලදී. 2012 වසරේ විගණන ප්‍රමිතල අනුව පලදායී හ්‍යායැමක කිරීමේ සාමාන්‍ය රටවල සමස්ථයක් ලෙස ගත්වීට 67.9% වූ අතර ශ්‍රී ලංකාවහි එම ප්‍රතිශකය 85.06% විය.

(Effective implementation of International Standards - Global Average is 67.9% and Sri Lanka Average is 85.06%)

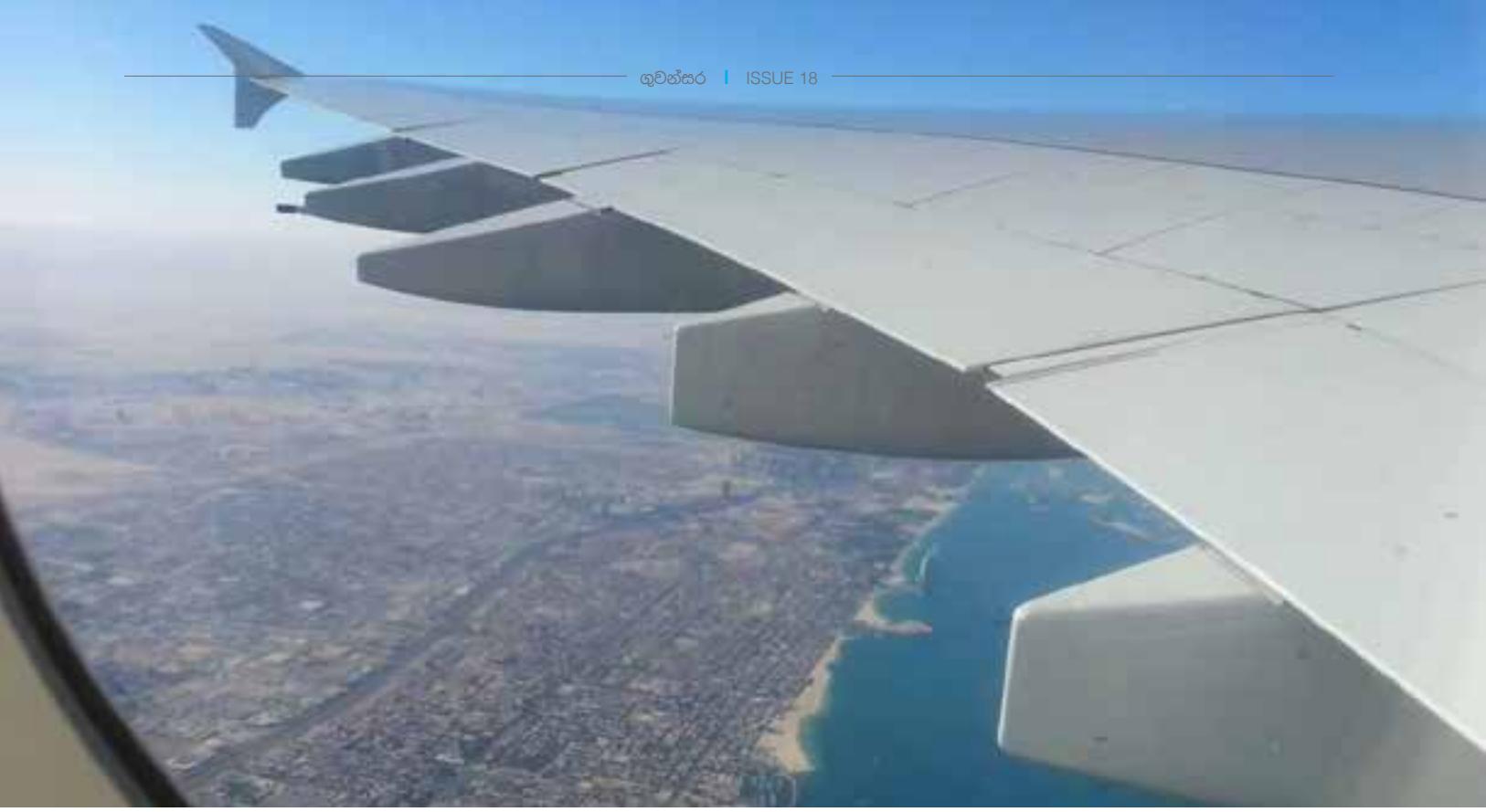
2019 වසරේදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ තෙවන විගණනයට සාර්ථකව මුහුණදීම සඳහා සැලසුම් සහගතව සිටින ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අංශය පෙර විගණනයේදී ලබාගත් ප්‍රතිපලයන්ට වඩා ඉහළ ප්‍රතිපලයක් ලබාගනිමින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක ක්ෂේරුය වඩාත් සුරක්ෂිත කිරීමේ අරමුණින් යුතුව කටයුතු කරමින් සිටියි.

මෙන්ජා බස්නායක  
සිවිල් ගුවන්සේවා නිලධාරීනි



මෙන්ජා බස්නායක  
සිවිල් ගුවන්සේවා නිලධාරීනි





# ඇවත්‍යානාවේ තාක්ෂණික පක්‍රීම (දෙවන කොටස)

## Flight Control Surfaces

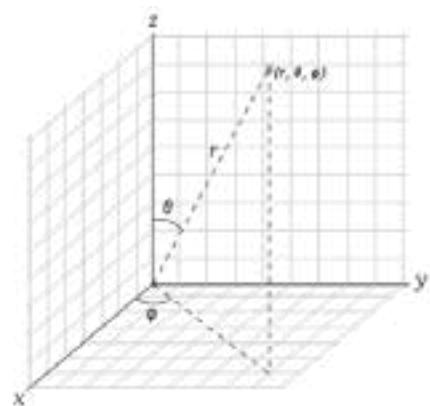
ගුවන්‍යානාව යනු මහා අරුම පූදුම නිර්මාණයක්. මේ නිර්මාණය පසුපස ඇති මෙවලම් මෙන්ම තාක්ෂණික යෙදුම් එම අරුම පූදුම නිර්මාණයට නිරුපිතව ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරන්නටත් ඒ ඔස්සේ මගින් සහ ගුවන් හාන්ධ වඩාත් සුරක්ෂිතව ගුවන්හින් ප්‍රවාහනය කරන්නටත් මෙහෙපකාරී වනවා. අපි පසුගිය කළාපයෙන් ගුවන්‍යානයේ බඳ පිළිබඳව සහ පියාපත් පිළිබඳව කරුණු සැකවින් සාකච්ඡා කළානෙ. මෙම කළාපයෙන් අප පියාපත් හා සම්බන්ධව ඇති කොටස් පිළිබඳව සට්ස්තරාත්මකව සාකච්ඡා කරන්න තීරණය කළ, පසුගිය කළාපයෙන් පායික ඔබට පොරොන්ද වූ පරිදිම.

පියාපත් කියන්නේ පක්ෂීයෙකුට නම් නැතිවම බැරි කොටසක්. ඒ වශේම තමයි ගුවන්‍යානාවකටත් පියාපත් නැතිව බැහැ තමන්ගේ පියසැරීන් කරන්න. පියාපත් කියන්නේ ගුවන් යානාවක මෙහෙයුම් කටයුතු සමඟව මෙන්ම සුරක්ෂිතව

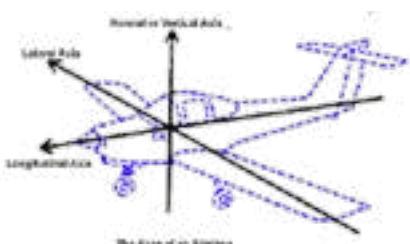
සිදුකරන්න ඉතාම වැදගත් කොටසක්. පියාපත් හා ඒ හා සම්බන්ධිත කොටස් මගින් ගුවන්‍යානාව ඉතා පහසුවෙන් හසුරුවන්න ගුවන් නියමුවාට හැකියාව පවතිනවා. ගුවන්‍යානාවක මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳව අවධානය යොමුකරනවා නම්, ගුවන්ගත කිරීම, ගුවනෙහි සැරිසැරීම හා ගොඩබුස්ස්වීම යන කාරනා ප්‍රධාන අවස්ථා ලෙස දක්වන්න හැකියි. මෙම කාරනාවන්හි දී යානාවේ පියාපත් වල පිහිටීම ඉතාම වැදගත් වනවා. මේ කාරනාව සඳහා තමයි පියසැරී පාලන පෘෂ්ඨ (Flight Control Surfaces) ඉතා වැදගත් වන්නේ

ගුවන් ගමනක දී ගුවන්‍යානාව අවශ්‍ය දිගානති හෝ ඉරියවිවත අනුව පහසුවෙන් සකස් කරගෙන අලේක්සිත ගමනාන්තයට නිරුපිතව ගෙනයාම සඳහා නිපදවා තියෙන කොටස් පියසැරී පාලන පෘෂ්ඨ (Flight Control Surface) ලෙස සරලව හඳුන්වන්න හැකියි. මෙම පාලන පෘෂ්ඨ ගුවන් නියමුවාට අවශ්‍ය පරිදි අවස්ථානුකූලව සිය නියමු කුටියේ සිට හසුරුවම්න යානාව පාලනය කළ හැකිය.

පාසැල් අධ්‍යාපනයේ නියැලෙන මබ ත්‍රිමාණ රුප අවකාශයේ පිහිටා ආකාරය පිළිබඳව හදාරා ඇති. යම් ලක්ෂයක් ත්‍රිමාණ අවකාශයේ පිහිටීම පහත පරිදි දක්වන්න පූර්වත්.



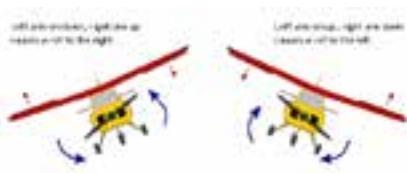
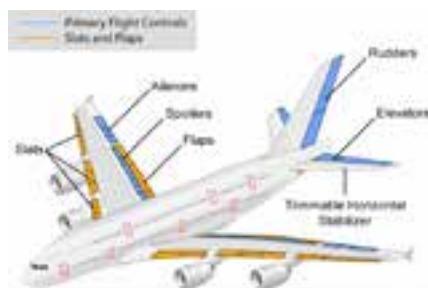
දුවන්යානාවක් ද ඉහත පරිදි එහි ගුරුත්වක්න්දය සැලකිල්ලට ගෙන එම ලක්ෂය හරහා ගමන් ගන්නා එකිනෙකට ලම්බත අක්ෂ තීත්වය යටතේ ණුම්ණය කරවන්න හැකියි. දුවන්යානාවක මෙම අක්ෂ තීත්වය තීරයක් හෝ හරස්ව ගමන් ගන්නා අක්ෂය (Transverse axis or lateral axis), තීරස් අක්ෂය (Longitudinal axis) සහ (Vertical axis) සිරස් අක්ෂය ලෙස දක්වන්න පූජ්ච්චන්. දැන් අපි එය පහත රු සටහන ඕස්සේ හදුනාගනිමු.



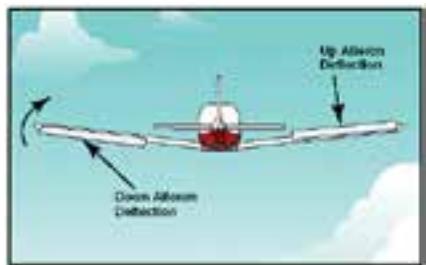
දැන් අපි ප්‍රධාන පාලන පාශේෂ (Primary Flight Control Surfaces) පිළිබඳ කිරුණු දැනගත්තට උත්සාහ කරමු. සම්බන්ධිත තවු සහිත දුවන්යානාවක එයිලරන්ස් (Aileron), එලිවේටරස් (Elevator) සහ රුරය (Rudder) ප්‍රධාන පාලන පාශේෂ ලෙස හදුනාගත හැකිය. එමෙන්ම ස්පොයිලරස් (Spoilers), එලැඹස් (Flaps), ස්ලැට්ස් (Slats) ලෙස සහායක පාලන පාශේෂ (Auxiliary Flight Control Surfaces) නම් කර හැකිය. පියාපත් වලට සවිකර ඇති හෝ යාන්ත්‍රික ක්‍රියාකාරකම් ඔස්සේ එහාමෙහා කළ හැකි ඉහත සියලු පාලන පාශේෂ මින් යානාවේ පාලනය නියම්වාට පහසු කරයි. දැන් අපි මෙම පාලන පාශේෂ දුවන්යානාවක සිහිවා තිබෙන ආකාරය පිළිබඳ අදහස් ලබාගැනීමට පහත රු සටහන නරඹුමු.



ඉහත පාලන පාශේෂ පිළිබඳ සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වයන් පිළිබඳ අවධානය යොමුකරනවා නම්, එයිලරන් (Aileron) සිහිවා ඇත්තේ දුවන්යානාවේ ප්‍රධාන පියාපත් වල අවර දාරයේ (Trailing Edge) පියාපත් අගයට (wingtips)

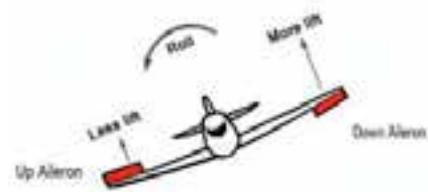


වන්නට ය. මෙහි පාලනය නියමු කුටියේ සිට නියම්වාට සිදු කළ හැකිකේ නියම්කුටියේ ඇති උපකරණයක් (යුටුයක් - stick හෝ රෝඩක් බලු - Wheel) මගිනි. එය වාමාවර්ථව (මිරලෝසු මූහුණතෙහි කට කැරකෙන දිකාවට - Counter clockwise) ක්‍රිකව කරකැවීම මගින් වම්පස පිහිටි එයිලරන් (Aileron) ඉහළට එස්වන අතර එයට සම්ගාමීව දකුණුපස පිහිටි එයිලරන් (Aileron) පහලට ගමන් කරයි. ඉහළට එස්වන කොටස මගින් එම වම්පස පියාපත වෙත යෙදෙන එස්වම් (Lift) බලය වැඩිකරයි. නියම්කුටියේ සිට සිදුකරනු ලැබූ ක්‍රියාවලිය ඔස්සේ පියාපතවල පිහිටි එයිලරන්ය (Aileron) ගේ ප්‍රතිවිරෝධ වෙනස්වීම ඔස්සේ සිදුවන බල වෙනස හරහා වම්පස පියාපත පහලට යොමුවන අතර එයට සමානතරව දකුණුපස පියාපත ඉහළට යොමුවේ. මෙම ක්‍රියාවලිය දුවන්යානාවේ තීරස් අක්ෂය (Longitudinal axis) ඔස්සේ සිදුවන අතර එය දුවන්සේවාවේ දී Roll (තීරස් අක්ෂය ඔස්සේ කරුකැවීම) ලෙස හදුන්වයි.

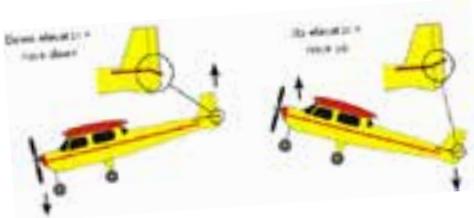


එලිවේටරය (Elevator) මිලි ප්‍රධාන පාලන පාශේෂ ලෙස ගෙන එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳව පෙර සේ සාකච්ඡා කරමු. දුවන්යානාවේ පිටපස පියාපත් කළපයේ පිහිටි තීරස් ස්ථායිකාරකය (Horizontal Stabilizer) කොටසක් ලෙස වන පරිදි සවිකර ඇති එලිවේටර (Elevators) මගින් දුවන්යානාවේ හරස්ව ගමන් ගන්නා අක්ෂය (Longitudinal axis) ඔස්සේ සිදුවන අතර එය දුවන්සේවාවේ දී Pitch (ඉදිරිපස සිට පසුපස දක්වා දිවයන හරස් අක්ෂය ඔස්සේ ඔස්සේ දුවන්යානාව ඉහළ හෝ පහලට යොමුවීම) ලෙස හදුන්වයි.

නියම්කුටියේ ඇති යුටුයක් (Stick) මගින් නියම්වාට අවශ්‍ය පරිදි තම යානාවේ එලිවේටරයන් (Elevators) පාලනය කළ හැකි අතර එම යුටුය පසුපසට ඇදිමෙන් එලිවේටරයන් (Elevators) ඉහළට එස්වයි. ඉහළට එස්වූ එලිවේටරයන් (Elevators) ඔස්සේ යානාවේ පසුපස පියාපත් කළපය ඉදිරිපස (Nose) සිට පසුපස (Tail) දක්වා දිවයන හරස් අක්ෂය ඔස්සේ පහලට ගමන් කරනු ලබන අතර ඒ සේකුවෙන් යානාවේ ඉදිරි කොටස (Nose) ඉහළට එස්වී (Pitch-UP) එමෙන්ම යුටුය ඉදිරියට තදිකිරීමෙන් ඉහත ක්‍රියාවට ප්‍රතිවිරෝධ ක්‍රියාව සිදුවී යානාවේ පසුපස (Tail) කළපය ඉහළට එස්වනු ඇති බවට ඔබට වැටහෙනු නියතය.

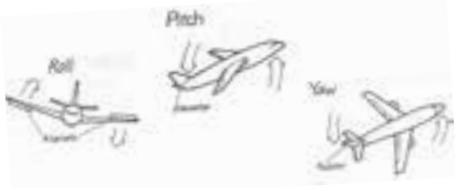


ඉහත සිදුවීම් පහත රු සටහන මගින් ඔබට පහසුවෙන් තවදුරටත් වටහාගත හැකි වනු ඇත.

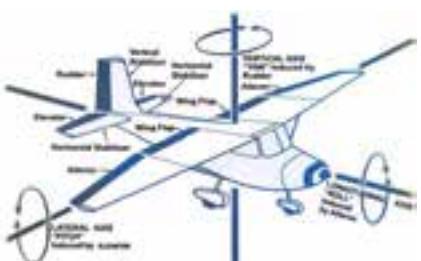


අවසන් ප්‍රධාන පාලන පාළේයය වන්නේ රඛිරය (Rudder) සි. එය සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානාවක පසුපස කළාපයේ සිරස් ස්පෝලිකාරකය (Horizontal Stabilizer) සම්බන්ධකර ඇති අතර නියමු කුටියේ ගුවන් නියමුවාගේ දෙපා මගින් ක්‍රියාකරවන පැඩවයක ආධාරයෙන් නියමුවාට එය වම්පසට හෝ දැකුණු පසට වලනය කළ හැකිය. මගින් යානාව ගුරුත්වකේන්ද්‍රය ඔස්සේ වැශ්‍රුන සිරස් රේඛාව (vertical axis) වටා දෙපසට යොමුකළ හැකිය. මෙම ක්‍රියාවලිය ගුවන්සේවාවේ දී Yaw ලෙස හදුන්වයි.

ඉහත සිදුවීම් ද රු සටහන් මගින් ඔබට වටහාගත හැකි වනු ඇති දැයි බලන්න.

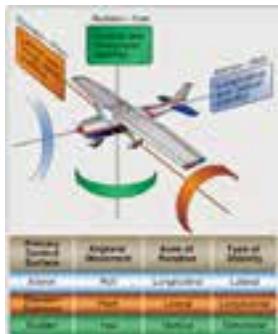


එමෙන්ම ගුවන්යානාවක ප්‍රධාන පාලන පාළේයන් සහ මගින් යානාවේ මෙහෙයුම් පාලන ක්‍රියාවලිය සිදුවන ආකාරය පහත රු සටහන මගින් නිවැරදිව නිරික්ෂණය කළ හැකිය.



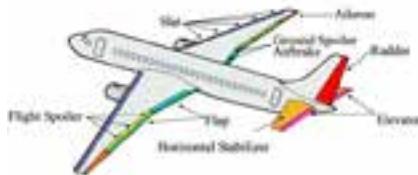
අද කොටස නිමාකරන්නට පෙර සහායක පාලන පාළේය (Auxiliary Flight Control Surfaces) ස්පෝලිකාරස් (Spoilers), ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) සහ ස්ලැට්ස් (Slats)

හි ක්‍රියාකාරීන්වය පිළිබඳවත් අම් මදක් අවධානය ගොමු කරමු.

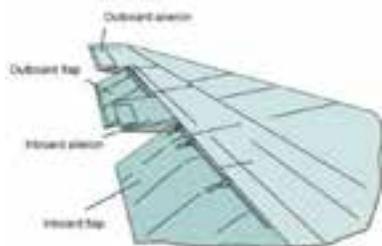


ප්‍රධාන පියාපත් හා පහත රු සටහනේ පරිදි සට්ටිකර ඇති කොටස ස්පෝලිකාරස් (Spoiler) ලෙස හදුන්වනු ලබන අතර මගින් පියාසර කරන ගුවන්යානාවක පියාපත හරහා ගො යන පුලු. ප්‍රවාහයේ ගමන් මගට බාධා එල්ල කර එහි එස්වුම් බලය නින් කරනු ලැබයි. එමෙන්ම යානාවට තිරස් අක්ෂය ඔස්සේ කරක්වීම (Roll) ද ස්පෝලිකාරස් ද (Spoiler) යොදාගත හැකිය.

ඉහත පරිදිම පියාපත මතට යෙදෙන එස්වුම් බලයේ වාසිය වැඩි කිරීම අරඹයා ගුවන්යානාවකට ස්ලැට්ස් (Slats) හදුන්වා දී ඇති අතර ඒවා ප්‍රධාන පියාපත් වල ඉදිරි දාරයේ (Leading Edge) පිහිටා ඇත්තේ ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) සේම ඉදිරියට ගෙනයා හරහා පියාපත් මත යෙදෙන එස්වුම් බලයට අවැසි වෙටෙක සහයෝගය ලබාගැනීම වෙනුවෙනි. හැකිලිය හැකි සහ දිග හැරය හැකි ලෙස බෙහෙළ ගුවන්යානා මාදිලුවල ස්ලැට්ස් (Slats) දැකිය හැකි අතර ගුවන්ගත කරන සහ ගොබ්ල්සන් අවස්ථාවන්හිදී ඒ සඳහා යානාවට අවැසි වෙශය පාලනය කිරීමට දායකත්වය සපයයි. අන් අවස්ථා වලදී විශේෂයෙන්ම නිය්විත උච්චයක නිය්විත වේයක් යටතේ ගමන් කරන විට ස්ලැට්ස් (Slats) හකුලා තබනු ලැබේ.



ගුවන්යානාවක ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) පිහිටා ඇත්තේ ප්‍රධාන පියාපත් වල ඉදිරි දාරයේ (Leading Edge) ය. ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) ඉදිරියට ගෙනයාම හරහා පියාපත් මත යෙදෙන එස්වුම් බලය උපරිම කළ හැකි සේම යානාවක් ගුවන්ගත කරන අවස්ථාව, ගොබ්ල්සන් මට පහතට යානාව ගෙනඟන අවස්ථාව මෙන්ම සිමාකාර විග තත්ත්ව යටතේ යානාවක් පියාසර කිරීම වැනි අවස්ථා වලදී ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) හි ක්‍රියාකාරීන්වය ඒ සඳහා යොදාවා ගනී. පහත රු සටහනේන් ඔබට ජ්ලැෆ්ස් (Flaps) හි පිහිටීම හා ක්‍රියාකාරීන්වය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබාගත හැකි වනු ඇත.



මෙම කොටස ඔස්සේ ගුවන්යානාවක මෙහෙයුම් කෙරෙහි දායක වන ප්‍රධාන සහ සාහායක පාලන පාළේයන් පිළිබඳව අප සාකච්ඡා කළ අතර ඒ වෙනුවෙන් ඔබට කරුණු පැහැදිලි කරලිමේ පහසුව සලකා අප සම්බන්ධිත පියාපත් සහිත ගුවන්යානා පමණක් යොදාගත්තෙමු. නමුත් මෙම පාඩම මාලාව නිමවීමෙන් වෙනත් ගුවන්යානා මිශ්ලි (හෙලිකොප්ටර ද ඇතුලත්ව) සකච්ඡා කිරීමට අපේක්ෂා කරන විට දන්වමු

එමෙන්ම එළඹින කළාපයෙන් පියාපත් සකස් වී ඇති ආකාරය, ගුවන්යානාවක් මත යෙදෙන බල පිළිබඳ කරුණු බලාපොරොත්තු වන්න.

තාක්ෂණික උපදේශකත්වය ගුවන්යානා ඉංජිනේරු ව්‍යුත්ත් වේලරත්න ජේජ් සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂක (ගුවන්යානාවකා) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

සටහන  
නිලන්ත තෙන්නකෝන්



බහුල් බැමුදුන විද්‍යාලයේ ඉ පැවති බහුල් අධ්‍යාපන ක්‍රාන්තයේ පාසල් සිසු දරු දැරියන් සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය සිල්බලුව

## දැනුවත ක්‍රියේ වැඩකටහන

ඡායාරූප - මාධ්‍ය ඒකකය, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය







## මිලග ගුවන්සේවා වෘත්තිකයින් පර්මිපරාව (NGAP) ගෝලීය මහ සමුළුවෙහි සහ 2017 නොවැම්බර 27 - 29 දිනයන්හි කැනඩාවේ මොන්ට්‍රේල්හි ICAO මූලස්ථානයෙහි පවත්වන ලද ICAO-NGAP 09 වන රස්වීමෙහි ශ්‍රී ලංකා සහභාගිත්වය

මිලග ගුවන්සේවා වෘත්තිකයින් පර්මිපරාව (NGAP) ගෝලීය මහ සමුළුවෙහි සහ 2017 නොවැම්බර 27 - 29 දිනයන්හි කැනඩාවේ මොන්ට්‍රේල්හි ICAO මූලස්ථානයෙහි පවත්වන ලද ICAO-NGAP 09 වන රස්වීමෙහි ශ්‍රී ලංකා සහභාගිත්වය

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ, මිලග ගුවන් සේවා වෘත්තිකයින් පර්මිපරාව (NGAP) ගෝලීය මහ සමුළුවත්, 2017 නොවැම්බර 27 - 29 දිනයන්හි කැනඩාවේ මොන්ට්‍රේල්හි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධාන මූලස්ථානයෙහි පවත්වන ලද ICAO-NGAP 09 වන රස්වීමෙහි ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීයේ අධ්‍යක්ෂ පර්යේෂණ, සංවර්ධන සැලසුම් සහ විශේෂ වැඩසටහන් මාලක

දසනායක මහතාද, NGAP ශ්‍රී ලංකා වැඩ සටහනෙහි ලේකම් සහ NGAP ශ්‍රී ලංකා වැඩ සටහනෙහි ජාතික සම්බන්ධිකාරක ගිමිහාන් දබරේරා මහතා ද සහභාගි විය.

2017 නොවැම්බර 27 සහ 28 දිනයන්හි පවත්වන ලද ICAO-NGAP ගෝලීය මහ සමුළුවේදී, ජාතික NGAP ක්‍රමවේදයක් විකාශනය කිරීම සම්බන්ධ 07 වන කණ්ඩායමේ (Panel) සාමාජිකයෙකු වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් ගිමිහාන් දබරේරා මහතා NGAP ශ්‍රී ලංකා වැඩසටහනට අදාළව ICAO - NGAP විශිෂ්ට පරිවයන් පිළිබඳ දේශනයක් පැවැත්වේ. මිට අමතරව 2017 නොවැම්බර මස 27 වන දින පවත්වන ලද ICAO - NGAP - 09 වන රස්වීමේදී ද දබරේරා මහතා ICAO - NGAP - විශිෂ්ම් ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායමේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන්

NGAP දුවන් සේවා කර්මාන්තයේ රැකියා සහ විද්‍යා, තාක්ෂණවේදය, ඉංජිනේරු විද්‍යාව සහ ගණිතය (AIJ - STEM) විශිෂ්ම් වැඩසටහන වෙනුවෙන් නව යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළේය. මෙම යෝජනාව දැනවත් ICAO - NGAP වාර්ෂික වැඩ සැලැස්මට ඇතුළත් වී ඇති අතර 2018 සැප්ත්‍මැබර් මාසයේදී නියමු වැඩසටහනක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ දී සාර්ථකව පවත්වන ලදී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මහ ලේකම් ආචාර්යී ගැන් ලිපු ICAO - NGAP ගෝලීය මහ සමුළුවේදී පැවැත්වූ ඇයගේ දේශනයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික NGAP ශ්‍රී ලංකා වැඩසටහන අනෙකුත් රටවල්වලට ද මහගු ආදර්ශයක් බව විශේෂයෙන් සඳහන් කළාය.

# මෙතෙක සිව්ල ගවහකේවා විභය හාරව කටයුතු කළ අමාත්‍යවරුන් හා අමාත්‍යවරියන්



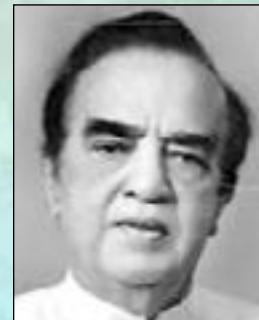
Hon. Sir John Kotelawala  
Minister of Transport and Works  
(September 1947 – March 1956)



Hon. Maithripala Senanayaka  
Minister of Transport and Works  
(March 1956 – March 1960)



Hon. Montague Jayewickrema  
Minister of Nationalized Services,  
Shipping and Transport  
(March 1960 – July 1960)



Hon. P. B. G. Kalugalle  
Minister of Transport and Works  
(July 1960 – June 1964)



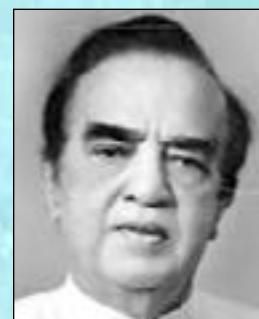
Hon. Anil Moonesinghe  
Minister of Communications  
(June 1964 – March 1965)



Hon. E. L. B. Hurulle  
Minister of Communication  
(March 1965 – May 1970)



Hon. Leslie Gunawardene  
Minister of Transport  
(May 1970 – September 1975)



Hon. P. B. G. Kalugalle  
Minister of Shipping, Tourism and Aviation  
(September 1975 – July 1977)



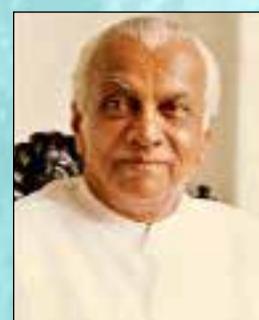
Hon. Wimala Kannangara  
Minister of Shipping, Aviation and Tourism  
(July 1977 – February 1978)



President His Excellency J.R. Jayewardene  
Minister of Defense  
(February 1978 – January 1989)



President His Excellency Ranasingha Premadasa  
Minister of Defense  
(January 1989 – May 1993)



President His Excellency D.B. Wijethunga  
Minister of Defense  
(May 1993 – August 1994)



Hon. Dharmasiri Senanayake  
Minister of Tourism and Aviation  
(August 1994 – July 2000)



Hon. Reggie Ranatunga  
Minister of Civil Aviation  
(August 2000 – October 2000)



Hon. Jayaraj Fernandopulle  
Minister of Civil Aviation & Airports Development  
(October 2000 – September 2001)



President HE Chandrika Bandaranayake  
Kumarathunga  
Minister of Tourism and Aviation  
(September 2001 – December 2001)



Hon. Gamini Athukorala  
Minister of Transport, Highways and Civil  
Aviation  
(December 2001 – January 2002)



Hon. Tilak Marapana  
Minister of Transport, Highways and Civil Aviation  
(January 2002 – April 2004)



Hon. Mangala Samaraheera  
Minister of Ports & Aviation Services  
(April 2004 – May 2007)



Hon. Chamal Rajapaksa  
Minister of Ports, Aviation,  
Irrigation and Water Management  
(May 2007 – April 2010)



President His Excellency Mahinda Rajapaksha  
Minister of Ports and Aviation  
(April 2010 – September 2010)



Hon. Piyankara Jayaratne  
Minister of Civil Aviation  
(September 2010 – January 2015)



Hon. Arjuna Ranatunga  
Minister of Ports, Shipping and Aviation  
(January 2015 – March 2015)

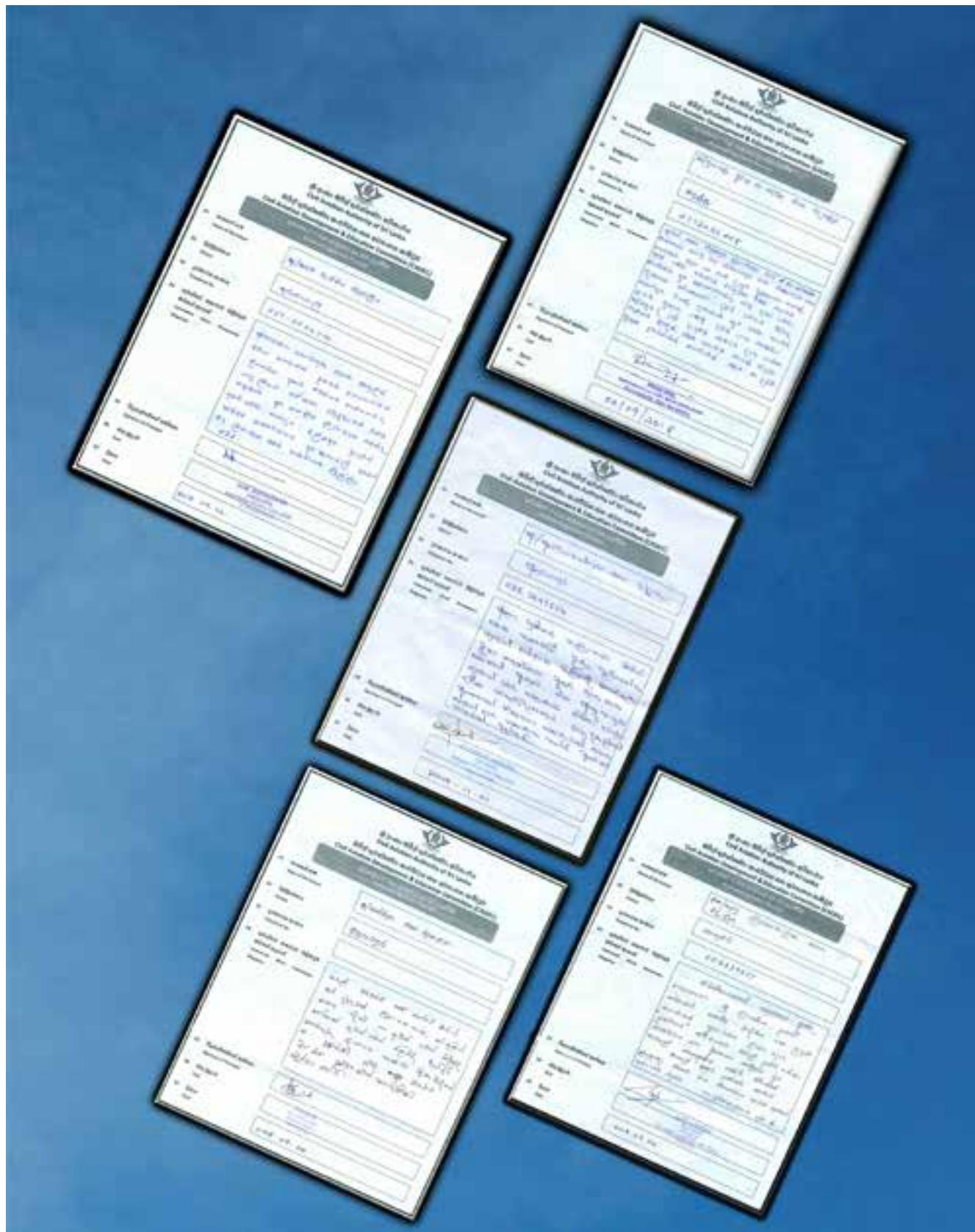


Hon. Reginold Cooray  
Minister of Civil Aviation  
(March 2015 – September 2015)



Hon. Nimal Siripala de Silva  
Minister of Transport and Civil Aviation  
(September 2015 – to date)

## பாட்டக பிரே அடுக்கி...





ලොව විශාලතම  
ඡියාග්‍රින ජ්‍යෙෂ්ඨතාගාරය

# ඇමරිකානු නාසා ආයතනය ක්‍රියි B 747 SP SOFIA ගානුව

**නාසා** (NASA) කිහිපය ගැන්වෙනුයේ අභ්‍යන්තරාකාශය, වන්දිකා, මිනිසා සඳ මත පාතැලීම වැනි අභ්‍යන්තරාකාශය හා බැඳුන කරුණු ය. ඇමරිකානු එක්සත් ජනපදය විසින් 1958 වසරේදී නාසා හෙවත් ජාතික ගෙනවිද්‍යා සහ අභ්‍යන්තරාකාශ පිළිබඳ පරිපාලන ආයතනය (NASA) ආරම්භ කරනු ලබන්නේ ගුවන සහ අභ්‍යන්තරාකාශ නිරීක්ෂණය වෙනුවෙනි. ඇමරිකානු රජය යටතේ පවතින ස්වාධීන ආයතනයක් ලෙස කටයුතු කරන්නට රජය මගින් ප්‍රිතිපාදන එයට සපයන ලදී. ඒ අනුව 1958 වසරේ ඔක්තෝබර් 01 දින වොෂින්ටනය කේත්ස් කරගතිම්න් තිල වශයෙන් සිය කටයුතු අරඹන නාසා ආයතනය අද වන විට අභ්‍යන්තරාකාශය හා ගුවන සම්බන්ධයෙන් පර්යේෂණ බොහෝ ප්‍රමාණයක් සිදුකර නව සොයා ගැනීම් රසක් එළිදක්වා ඇත. වර්පමානය වන විට 17 000 ක පමණ සේවක පිරිසක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන නාසා වැඩසටහන් වල ආයිජාතිකයින් ද සැලකිය යුතු ප්‍රතිගතයක් සේවය කරනු ලබන අතර

ලේ අතර ශ්‍රීලංකා කියයි.

මෙතෙක් ලොව තීර්මාණය කරන ලද විශාලතම සහ අධිකාක්ෂණීක මෙවලම් භාවිත කරනු ලබන පියාඕන පර්යේෂණාගාරය B 747 SP ගුවන්යානාව භාවිත කරමින් නාසා ආයතනයේ සොයා SOFIA (Stratospheric Observatory for Infrared Astronomy) වැඩසටහන වෙනුවෙන් තිම්වන ලද

අතර ඒ පිළිබඳව පායික ඔබට තොරතුරු කියන්නට ගුවන්සර අප අදහස් කළේම්.

B 747 SP ගුවන්යානාවේ ජ්‍යෙෂ්ඨ බෛංසි ගුවන්යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් 1962 වසරේදී ආරම්භ කරන ලද දෙමහල් මගි ප්‍රවාහන ගුවන් යානා හදුන්වැමීමේ ව්‍යාපෘතිය යටතේ B 747 ගුවන්යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරන ලද අතර ඒ යටතේ වර්පමානය වන විට ගුවන්යානා ඒකක 1547 ක් නිපදවා



ඇතේ ඉන් ගුවන්යානා එකක 45 ක් SP (Special Performance) ලේඛලය යටතේ නිපදවා ඇත්තේ මෙහෙයුම්කරුවන්ගේ ඉල්ලීම පරිදිය. එනම් අනෙක් B 747 ගුවන්යානාවන්ට සාපේක්ෂව වඩාත් කාර්යක්ෂම, වඩාත් වේගවත් මෙන්ම දැරස ගුවන්ග මත් සඳහා යෙද්වීය හැකි අන්දමේ ගුවන්යානා ලෙස ය. මෙම SP ලේඛලය යටතේ නිපදවූ ගුවන්යානා වල මුළුම ගැණුම්කරුවන් ලෙස ඇමරිකානු පැන් එම ගුවන් සේවය සහ ඉරාන ගුවන් සේවය කටයුතු කළ අතර එවක ලොව දැරුගතම තොනවතින ගුවන් ගමනක් වූ වෙහෙරාන් නිවියෝර්ක් ගුවන් ගමන සඳහා ද B 747 SP යානාවක් යොදාගන්නා ලදී. නාසා ආයතනයේ සොරියා වැඩසටහන යටතේ ඉහළ කාර්යක්ෂමතාවයකින් හෙබි ගුවන්යානාවක් ගුවන් සිට සඡිල්ව පර්යේශන සිදුකිරීමට යොදාගැනීම සඳහා නිපදවීමට හෝ සංවර්ධනය කිරීමට යෝජනා වූ අතර ඒ සඳහා වඩාත් යෝජා වනුයේ B 747 SP ගුවන්යානාවක් බවට නාසා නිලධාරීන් හදුනාගන්නා ලදී. සංවර්ධනය කර සොරියා ව්‍යාපාතිය සඳහා යොදාගැනීමට ඇමරිකානු පැන් එම ගුවන් සේවය හාවිත කළ B 747 SP ගුවන්යානාවක් තොරාගන්නා ලද අතර මෙම ගුවන්යානාව දැඟක දෙකකට ආසන්න කාලයක් පැන් එම ගුවන් සේවය වෙනුවෙන් සිය සේවාව සපයා ඇ තිබිණ.

ගුවන්යානාව ගෙවා ගෙන්නේ කුමන කාර්යාලකර ඇ

දුරදක්නය නැතහොත් දුරේක්ෂය කියන්නේ පාසැල් වියේ පසුවන බෙට අත්ත දෙයක් නොවේ. පියවි ඇයින් දකින්නට නොහැකි සීමාවේ පවතින වස්තුන් නිවැරදිව හදුනාගැනීම සඳහා දුරේක්ෂය හාවිත කරුණු ලබන නමුත් සොරියා වැඩසටහන යටතේ ඔවුනට අවශ්‍ය වූයේ අධ්‍යාරක්ත කිරණයන් හි හැසිරීම එහි විභවය වැනි කරුණු අධ්‍යායනයට පහසු අන්දමේ දුරේක්ෂය නිපදවීමයි. අධ්‍යාරක්ත කිරණ බොහෝ සෞදින් සන්නිවේදන සහ වෙදුන විද්‍යාත්මක කටයුතු සඳහා හාවිත කරුණු ලබන අතර ඒ අතරට එක්ස් කිරණ, රේඛියේ තරුණ ප්‍රධාන වශයෙන් සාමාන්‍ය ප්‍රවිතයේ ඇ අප හදුනාගන්නා අධ්‍යාරක්ත කිරණයන්හි ප්‍රායෝගික හාවිත අවස්ථාවන් ය.

සොරියා වැඩසටහන යටතේ ඉමක් කොනක් තොටු තාරකා විද්‍යාත්මක කරුණු සේවීම පුරුණ වශයෙන් සිදුකරන ලද අතර ග්‍රහයන්, වන්දුයන්, ක්ෂේෂුග්‍රහයන් මෙන්ම අප සොරගුහ මණ්ඩල සීමාවේ පවතින වල්ගානරු ආදිය පිළිබඳ කරුණු විමර්ශනය කිරීමට වැඩි ඉඩක් ලබාදුනි. එමෙන්ම ග්‍රහයන් සහ තාරකා අදියේ බිජිවීම වැනි කාරනා මෙන්ම වෙනත් සොරගුහ මණ්ඩල තිබීමේ හැකියාව වැනි කරුණු අධ්‍යායනය ද මුළුන් වෙත පැවරුණ සුවිශේෂ කරුණු අතර විය. එම හාරුදර කරුණු අධ්‍යායනය වෙනුවෙන් ඇවැසි සියලු පහසුකම් සොරියා සතු වූ අතර ඒ අතරට අධි තාක්ෂණික



කැමරා, වර්ණාවලිමාන, ප්‍රකාශමාන දියුතිමාන) වැනි මෙවලම් අයන් විය. ඒ අනුසාරයෙන් වෙනස් තරුණ ආයමයන් කුල පවා සාර්පකට නිරීක්ෂණය කිරීමට අවකාශ සැලපුන අතර සුවිශේෂී වූ තාරකා විද්‍යාත්මක සංසිද්ධී පවා අධ්‍යයනයට අවස්ථාව සැලසින.

නාසා සොරිය සඩු හියාමින දුර්ක්ෂය

නාසා හි සොරිය යටතේ ව්‍යුහාත්මක වන ගුවන් යානාව සඩු දුර්ක්ෂය සුවිශේෂී එකක්. මෙය ගුවන්යානාවේ වම් පසට වන්නට ස්ථාපිත කරලදී තිබෙන්නේ. ඒවෙනුවන් ගුවන්යානාවේ පහසුපස කොටස වෙනමම කොටසක් ලෙස අසම්පිළිනය කරන්නටත් නිශ්පාදකයන් කටයුතු කළා. මෙම අසම්පිළින කොටස තුළ අගල් 226 ක උසින් සහ අගල් 172 ක පළලින් යුත් දොරක් නිමවා එයට මෙම සුවිශේෂී දුර්ක්ෂය සම්බන්ධ කරන්නට කටයුතු කළා.

මෙහෙයුම සිදුවන්නේ මෙහෙමයි

සාමාන්‍යයෙන් එක් පර්යේෂණ වාරයක් සඳහා ගුවන් පැය දහයක් පමන රැයෙන්න සිදුවෙනවා. යානාව කුල මෙම ගුවන් ගමන සඳහා එක්වන්නේ බොගොම සිමින පිරිසක්, 25 ක් පමන වන මේ පිරිසට ගුවන් කාර්යමන්ඩලයට අමතරව නාසා විද්‍යායියින් පිරිසක් ද ඇතුළත්. ගුවන්යානාව ගුවන්ගත කර මද වෛලාවකින් නාසා විද්‍යායියින් තමන්ගේ කටයුතු ආරම්භ කරනවා. එම කටයුතු අතරට දත්ත රසකිරීම, ණායාරූප ලබාගැනීම, සහ එයට අමතරව පෙර සූදානම්ව පැමිනි පර්යේෂණ සහ නිරීක්ෂණ කටයුතුත් ඇතුළත්. පැය

හතකට ආසන්න මෙම කාලයතුල කිසිවෙකට විවේකයක් නැති තරම්. එය තවත් තීවු වන්නේ දුරේක්ෂය සහිත ගුවන්යානාවේ දොර විවෘත විමත් සම්ඟයි. මෙම අවස්ථාව වන විට ගුවන් යානාව පොලොවේ සිට අඩි 43,000 ක් පමන ඉක්මවූ උසකට ලගාවී ඇති බැවින් යානාවේ උෂ්ණත්වය ඉතා පහළ අයක් ගන්නා නිසා විද්‍යායියින් හට කබායවල් පවා පළදින්නට සිදුවෙනවා. සියලු අපහසුතා මැබිලම්න් සැලපුම් කළ පරිදි දත්ත එක්සස් කිරීම තමයි නාසා කණ්ඩායමේ ප්‍රධානතම අරමුණ. සාමාන්‍යයෙන් එක් ගුවන් පැයක් සඳහා ඇස්සමේන්තුගත මුදල විශාල අගයක්. එනිසාවෙන්ම කිසිසේත්ම කාලය අපනේ යැවීමක් සිදුකරන්න අවස්ථාවක් නැහැ.

අන්තර්ජාලය ඇස්සෙන් නිලන්ත තෙන්නකෝන්





**නිත්‍යානුකූල, නිරැජුත සහ විශ්වාසනීය**

## බොෂයානා මෙහෙයුම් කදා...

පසුගිය කළපය හා සබඳේ...

- 12 නව තාක්ෂණය නිත්‍යානුකූලව හා හැකිය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ඔබගේ දායකත්වය

බොෂයානා මෙහෙයුම් මගින් නව රැකියා අවස්ථාවන් නිහිටි තිබෙන අතර බොෂයානාවක් මගින් විභියේ ගත කිරීම සඳහා බොෂයානා මෙහෙයුවන්හින් සැලකියුතු මූදලක්ද අය කරනු ලබනවා. විශේෂයෙන්ම මංගල අවස්ථාවන්හි දී විභියේ ගත කිරීමට බොෂයානාවක් හා විතා නොකරන අවස්ථා සෞයා ගත නොහැකි තරමට බොෂයානා තරුණ කොටස් අතර ප්‍රවලිතව තිබෙනවා. එමෙන්ම ඔහුම දෙයිකින් ප්‍රයෝගනයක් මෙන්ම අනතුරක්ද සිදුවිය හැකි වෙනවා එම නිසා අනතුරක් සිදුවීමට ඇති ඉඩකඩ අවම කරමින් බොෂයානා හා විතා කිරීම වඩා වැදගත් වෙනවා. නව තාක්ෂණය නිත්‍යානුකූලව ආරක්ෂාකාරීව සමාජයට අහිතකර නොවන ලෙස හා විතා කරන්න. දේශීය වශයෙන් මෙන්ම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධික්ෂ ජනරාල්ත්‍රාමා වෙත පැවරී ඇති වගකීම තහවුරු කිරීමට ඔබගේ දායකත්වය ප්‍රාග්ධන ලබා දෙන්න.

බොෂයානා මෙහෙයුවන්හින්, බොෂයානා අයිතිකරුවන්, යාන්ත්‍රික විශේෂයෙන්, ආනයන කරුවන්, අලවි නියෝගීතයන්, නිර්මාණකරුවන්, නිෂ්පාදකයින් ආදි කුමන හෝ

ආකාරයකට ඔබ බොෂයානා ත්‍රියාවලියට සම්බන්ධ නම් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඔබගේ මහඟ දායකත්වය බලාපොරාත්තු වෙනවා. බොෂයානා කර්මාන්තයේ නව ප්‍රවණතා මෙන්ම උගත් පාඩමිද සළකා බලමින් රෙගුලාසියාවන්කාලීන වන බව මෙම ලිපිය කියවන ඔබට පසක් වනවා ඇති. ශ්‍රී ලංකාවේද බොෂයානා සම්බන්ධයෙන් බලාත්මක වන්නේ රෙගුලාසිවල 3 වැනි සංස්කරණය විමෙන් ඔබට එය මතාව පැහැදිලිවනු ඇත. රටේ පවත්නා නිති දැනුවීමට සාපු හෝ වක්‍රාකාරයෙන් දායක නොවන්න. නව තාක්ෂණය නිත්‍යානුකූලව හා ආරක්ෂාකාරීව සමාජයට අහිතකර නොවන ලෙස හා විතා කරන්න. දේශීය වශයෙන් මෙන්ම ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධික්ෂ ජනරාල්ත්‍රාමා වෙත පැවරී ඇති වගකීම තහවුරු කිරීමට ඔබගේ දායකත්වය ප්‍රාග්ධන ලබා දෙන්න.

13 බොෂයානා නියාමනය සඳහා දායකත්වය සපයන ආයතන.

ශ්‍රී ලංකාව කුල නිත්‍යානුකූල බොෂයානා හා විතා නියාමනය සඳහා ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය

(OCDS), ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය, පුරා විද්‍යා, වනපිටි වැනි එම ක්ෂේත්‍රයන්ට අදාළ ආයතනය මහඟ දායකත්වයක් සපයනවා.

14 සඳහාවාරසම්පන්න වූ ආරක්ෂිත හා නිත්‍යානුකූල බොෂයානා පියසැරියක් සඳහා

ශ්‍රී ලංකාව කුල නිත්‍යානුකූල සමාජයට අහිතකර නොවන ආකාරයට සඳහාවාරසම්පන්න වූ බොෂයානා පියසැරියක් සඳහා ඔබට මග පෙන්වීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පැදි පැහැදි සිවිනවා. මේ අනුව බොෂයානා පිළිබඳව අදාළ වන්නා වූ රෙගුලාසි, බොෂයානා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පමග ලියාපදිංචිය හා ගුවන් පියසැරියන් සඳහා අනුමැතියන් ලබා ගැනීම සඳහා අයදුම්පත්, අදාළ අනුමැතියන් සඳහා අයදුම්කළ යුතු ආකාරයන් සහ අනෙකුත් ආයතනවල සම්බන්ධිකරණ තොරතුරු ඇතුළත් විස්තර පත්‍රිකාව, ඔබගේ නිරන්තර අවධානය සඳහා හෝ මතබේදයට පැශ නැගීන ප්‍රශ්න සඳහා කෙටි පිළිතුරු පත්‍රිකාව හා බොෂයානා මෙහෙයුම් සඳහා අදාළවන්නාවූ අනෙකුත්

තොරතුරු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා  
අධිකාරීය නිල වෙබ් අඩවිය වන  
[www.caa.lk](http://www.caa.lk) වෙබ් අඩවියේ මුළු  
පිටුවෙන් ලබා ගත හැකියි.

බුෂ්නයානා පිළිබඳ රෙගුලාසිය ක්‍රියාත්මක  
කිරීමේ ප්‍රමිති 053 කියවා තමාගේ  
බුෂ්නයානය අයත්වන කාණ්ඩය එය  
ගුවන් ගත කිරීමේ අරමුණ සහ ගුවන් ගත  
කිරීමට බලාපොරුව වන ප්‍රතේශය හෝ  
ප්‍රදේශ අවබෝධකර ගැනීමෙන් ඔබගේ  
බුෂ්නය අයත් කාණ්ඩය අනුව බුෂ්නය  
ලියාපදිංචි කළ යුතු ද යන්න පිළිබඳ ඔබට  
අවබෝධකක් ලැබෙනු ඇත.

බුෂ්නයානා පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ  
බලාත්මක රෙගුලාසි අනුව බර පදනම්  
කරගෙන ක්‍රිංච් 4 කට වර්ග කොට  
ඇත 200g ට වඩා අඩු බරක් සහිත  
බුෂ්නයානා D කාණ්ඩය යටතේ ද, 200g  
ට වඩා වැඩි නමුත් 1Kg ක් හෝ ඊට අඩු  
යානා C කාණ්ඩය යටතේ ද, 1Kg ට වඩා  
වැඩි නමුත් 25kg ට වඩා අඩු බුෂ්නයානා  
B කාණ්ඩය යටතේ ද 25kg වඩා වැඩි  
බුෂ්නයානා A කාණ්ඩය යටතේ ද වර්ග  
කොට තිබෙනවා.

සරලවම කිවහාන් D කාණ්ඩයේ  
එනම් 200ට හෝ ඊට අඩු බරක් සහිත  
කැමරාවක් රහිත බුෂ්නයක් සිවිල්  
ගුවන් සේවා අධිකාරීය සමග ලියපදිංචිය  
අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ. විනෝදය සඳහා  
හෝ අධ්‍යාපනික අරමුණක් සඳහා තම  
ගෙවන්නේ හෝ වෙනත් අයෙකුගේ  
ඉඩමක ඔපුගෙන් ලද ලිඛිත අවසරයක්  
සහිතව අඩු 150 ට අඩු උසකින් ගුවන්  
ගත කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ  
ජනරාල්තුමාගේ අනුමැතිය අවශ්‍ය නොවී.

A කාණ්ඩයේ කැමරාවක් සහිත හෝ  
රහිත බුෂ්නයානා සඳහා සම්මත ගණයේ  
නියමුවන් සහිත ගුවන් යානා වලට අදාළ  
රෙගුලාසි අදාළ වනවා. කැමරාවක් සහිත  
මිනැම කාණ්ඩයක බුෂ්නයානාවක්  
ලියාපදිංචි විය යුතු වනවා.

A හෝ B කාණ්ඩයේ කැමරාවක් සහිත  
හෝ රහිත බුෂ්නයානාවක් සිවිල් ගුවන්  
සේවා අධිකාරීය සමග ලියපදිංචි විය  
යුතු අතර ඉහත සඳහන් කළ පරිදීම D  
කාණ්ඩයේ කැමරාවක් රහිත බුෂ්නයක්  
ලියපදිංචි විම අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ.  
D කාණ්ඩයේ කැමරාවක් රහිත  
බුෂ්නයානාවක් හැරුණු විට අනෙකුත්  
බුෂ්නයානා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීය  
සමග ලියාපදිංචි විය යුතු සේම අදාළ  
මෙහෙපුම් සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා  
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ අනුමැතිය



ලබාගත යුතු බව ඔබට පැහැදිලි වනවා ඇති. මේ අනුව බොශනයානයේ ඇයිතිකරු හා දුරස්ථී නියමවා ලියාපදිංචි වීම සඳහා CAA/AS/019 දරන ලියාපදිංචි වීමේ අයදුම්පත සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ වෙති අඩවියෙන් ලබාගෙන සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීම සඳහා ගුවන් සංතරණ අංශය වෙත යොමු කරන්න. මේ සඳහා සාමාන්‍ය තැපෑල, විදුල් තැපෑල (mgrssp@caa.lk, anssp@caa.lk) හෝ දුරකතන අංක 0112358817 හෝ 0112358819 වෙත ඇමතිම කළ හැකි වනවා. CAA/AS/017 දරන බොශනයානා පියසුරිය සඳහා ඉල්ලුම්කිරීමේ අයදුම්පත හාවිතයෙන් බොශනයානය ගුවන් ගත කිරීමට අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ අනුමැතිය සඳහා ඉල්ලුම්කිරීමට ඔබ සුදුසුකම් ලබන්නේ ඔබගේ බොශනයානයේ ඇයිතිකරු හා දුරස්ථී නියමවා ලියාපදිංචි වීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීය වෙත අයදුම්කර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීය වෙතින් ඔබගේ අයදුම්පත සම්පූර්ණ හා නිවැරදි බවටත් මේහෙයුම් සඳහා ඉල්ලුම් කිරීමට දැන් සුදුසුකම් සපුරා ඇති බවටත් ඔබවෙත විදුල් ලිපියක් මගින් හෝ ඔබ විසින් හාවිත කළ මාධ්‍ය ඕස්සේම දැන්වූ පසුව පමණි.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ ලියාපදිංචි බොශනයායක් නම් ඔබට ගුවන් පියසුරිය සඳහා ඉල්ලුම් කිරීමට සුදුසුකම් සපුරා අතර ඒ සඳහා ආරක්ෂණ නිෂ්කාශන (security Clearance) අත්‍යාවයා බැවින් ඒ සඳහා ඔබ විසින්ම සකස්කරගත් ඉල්ලුම්පත්තායක් ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය (OCDS) වෙත යොමු කළ යුතු වනවා. (ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය, BMICH, කොළඹ 07, විදුල් තැපෑල ocds@army.lk ) ඒ සඳහා ඔබ විසින් ආරක්ෂණ නිෂ්කාශන ලබාගත යුත්තේ දුරස්ථී නියමවා (Operator) ගේ නමින් වන අතර බොශනයේ නිෂ්පාදක නම (Manufacturer:6x DJI, Parrot etc) මෙදිලිය (model :Phantom 4, Mavic Proetc) අනුකූලික අංකය (serial No:PSAUDJ430101CF) පැහැදිලිව සඳහන් කළ යුතු අතර බොශනය පියාසර කිරීමට බලාපොරොත්තුවන දීනයෙන් හා ස්ථානය සඳහන් කළ යුතු වනවා.

බොශනයානය ගුවන්ගත කිරීම සඳහා ඉල්ලුම් කිරීම CAA/AS/017 දරන ඉල්ලුම්පත්තා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ වෙති අඩවියෙන් ලබාගෙන නිවැරදිව පුරවා ආරක්ෂක මාණ්ඩලික



**ප්‍රධානී කාර්යාලයෙන් (OCDS)**  
 නිකුත්කළ ආරක්ෂණ නිෂ්කාරෙයෙහි  
 පිටපතකදී සමඟ සිවිල් දූට්‍යු සේවා  
 අධිකාරිය වෙත යොමු කළ යුතු වනවා.  
 මේ සඳහාද ඉහතින් සඳහන් කළ විද්‍යුත්  
 තැපෑල හා ගැක්ස් පණිවිඩ තුම හාවිතා  
 කරන්න පුළුවන්. ශ්‍රී ලංකාවේ ගැසට්  
 පත්‍රිකාවක් මගින් ප්‍රකාශිත අදාළ ගාස්තුව  
 ගෙවීමෙන් පසුව අදාළ නිර්නායකයන්  
 සපුරුන්නේනම් සිවිල් දූට්‍යු සේවා  
 අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ ලිඛිත අනුමැතිය  
 ලබාගත හැකිවනු ඇත.

බුළුනයානය දූට්‍යුගත කිරීමට යෝජිත  
 පුද්ගලයට අදාළව අනෙකුත් වැදගත්  
 ස්ථාන ඇතොත් හෝ ප්‍රරාවිද්‍යාත්මක  
 වැදගත්කමක් ඇති ස්ථානයක්නම් ප්‍රරාවිද්‍යාත්මක දෙපාර්තමේන්තුව, වන ජීවී  
 ක්ෂේත්‍රයට අදාළ වන්නේ නම් අදාළ  
 ආයතන වලින් ද පුරව නිෂ්කාෂන  
 ලබා ගත යුතු වනවා. උදාහරණයක්  
 ලෙස සිනිරිය පුද්ගලයේ ඔබට  
 බුළුනයානය දූට්‍යුගත කිරීමට ප්‍රරාවිද්‍යා  
 දෙපාර්තමේන්තුව හා මධ්‍යම සංස්කාරික  
 අරමුදල යන එම ක්ෂේත්‍රයන්ට අදාළ  
 අධිකාරී ආයතන වලින්ද පුරව නිෂ්කාෂන  
 ලබාගත යුතු වනවා.

ශ්‍රී ලංකාවේ නිරුපදිත නික්ෂානුකළ  
 හා සඳාවාරාත්මක ලෙස බුළුනයානා  
 මෙහෙයුම් සිදු කිරීම ඔබ අප  
 සැමගේම වගකීම හා යුතුකම වන්නේය.  
 ඒ සඳහා මෙම ලිපිය මදකින් හෝ ඔබට  
 ප්‍රයෝගනවත් වන්නට ඇතැයි අප  
 බලාපොරොත්තු වනවා.

**දූනුල ජයරත්න**  
 සිවිල් දූට්‍යු සේවා පරීක්ෂක  
 (ගෙන නාවික තොරතුරු සේවා)





## Statistical Data of Air Transport Industry

# යුතු දත්ත හා ගුවන් කරමාන්තය

ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තය යනු වාණිජමය ගුවන්යානා මෙහෙයුම් (Commercial Aircraft Operations), ගුවන් තොටුපළ (Airports), ගුවන් යානුන සේවා (Air Navigation Services) සහ ගුවන්යානා නිෂ්පාදන (Aircraft Manufacturing) යන අංශයන්ගේ න් ලොව ව්‍යාපේක වූ ජාලයක් ලෙස හැඳින්වීය හැකිය.

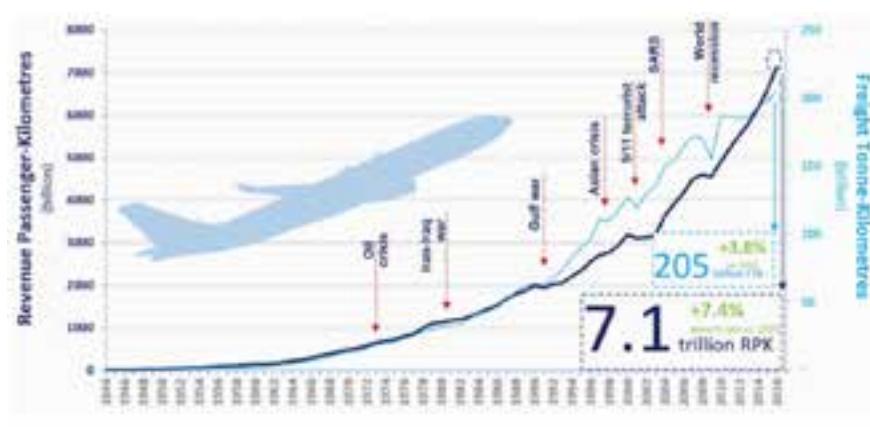
ගුවන් ප්‍රවාහන සාමාගමී සහ මුවන් සමග සාපුරුවම සම්බන්ධ වන ව්‍යාපාරයන් තිරය්තරයෙන් මුවන්ගේ ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පිළිබඳ විමසිලිමත් වෙයි. ඒ සඳහා මුවන්ට තිශ්‍යතින්ම සංඛ්‍යාන දත්ත වෙත යොමුවීමට සිදුවන අතර එම දත්ත පිළිබඳ විශ්වාසය තැබීමට ද සිදුවෙයි.

එසේම, බොහෝමයක් කරමාන්තවල දී මෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවාව හා බැඳුනු ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තයේදී ද සංඛ්‍යාන දත්ත පරිඹිලනය කරනු ලබන්නේ අතිත අත්දැකීම් ඔස්සේ පාඩම් ඉගෙනගැනීමටත් වර්තමාන තොරතුරු පිළිබඳ විවරණයන් සැපයීමටත් අනාගත ප්‍රස්ථාපනයන් ඔස්සේ තිරසාර සංවර්ධනය සැලුපුම් කිරීමටත් ය.

### ගේලිය පත්‍රකම

ලේක් ආර්ථික වර්ධනයන් සමග ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තය ද වේගවත් සංවර්ධනයක් පෙන්වනුම් කරන අතර එම ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාව සඳහා වන ඉල්ලුමට මූලික වී ඇත්තේ ආර්ථික සංවර්ධනය බව ප්‍රත්‍යක්ෂ කරුණකි. ලේක් ආර්ථිකය තුළ මෙම ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තය පහත භූමිකාවන් හොඳවන බව ඔබ දන්නවාද?

- ආර්ථික යන්ත්‍රයක් ලෙස (Economic Engine)
- ලේක් දළ දේශීය නිෂ්පාදනයට දායකයෙක් ලෙස (Contributor to the World's Gross Domestic Production - GDP)
- රැකියා අවස්ථා උත්පාදකයෙක් ලෙස (Employment Generator)
- සංචාරක ව්‍යාපාරයට පහසුකම් සලසන්නෙක් ලෙස (Tourism Facilitator)



ලෝක ආර්ථිකය විශ්ලේෂණය කිරීමේදී ගෙවූ සංඛ්‍යාන දත්තවලට සූචිතයේ සෑපානයක් හිමි වන අතර එම දත්ත එක්ස්ස් කිරීමේ කරුතවා සඳහා මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කරනු ලබන්නේ අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයයි (International Civil Aviation Organization - ICAO).

1944 දී පැවති විකාගේ සම්මීලනයට (Chicago Convention) අනුව සංඛ්‍යාන දත්ත එකතු කිරීම, සම්පාදනය කිරීම සහ විසුරුවා භාරිත යන කාරුයයන් සඳහා ICAO සංවිධානයට විශේෂ වූ අභිනියෝගයක් (Mandate) ඇති බව දක්වා තිබේ. වසර 60 කට අධික වූ කාලයක් පුරා එම සංවිධානය විසින් ජාත්‍යන්තරව පිළිගෙන්නා වූ සම්මත තත්ත්වයන් (Quality Standards) පාදක කර ගනිමින් ලෝක ව්‍යාප්ත ගුවන් ප්‍රවාහනය සංඛ්‍යාන පද්ධතියක් නැඩත්තු කරමින් සිටී. එම ICAO සංවිධානය මගින් රස්කරගත් දත්ත පිළිබඳව විශ්ලේෂණය කරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්මේනුයේ පහත අවබ්‍යතා සපුරාලීම සඳහාය.

- ගුවන් ගමන් පුරක්ෂිතතාවය (Air Travel Safety)
- ගුවන්තරණ ආරක්ෂාව (Aviation Security)
- ගුවන් ප්‍රවාහනයේ පාරිසරික බලපෑම (Environmental Impact of Air Transport) හා ගුවන් ප්‍රවාහනයේ තිරසාර සංවර්ධනය (Sustainable Air Transport Development)

ආකාශතරණ ප්‍රතිලාභ 2017 (Aviation Benefits 2017) වාර්තාවේ සඳහන් වන පරිදි ගුවන් ප්‍රවාහන ක්‍රියාකාරී මධුල්ලේ (Air Transport Aviation Group - ATAG) තුළ (2014) තක්සේරු වාර්තා අනුව, ලෝක දළ දේශීය තිෂ්පාදනයට ලෝක ආකාශතරණ කර්මාන්තයයේ (Global Aviation Industry) මුළු ආර්ථික බලපෑම 3.5% ක් ලෙස වාර්තා වී ඇති අතර එය ඇමෙරිකානු බොලර් විලියන 2.7 ක් ලෙස සටහන් වී තිබේ. තවද එම කර්මාන්තයයේ තිශ්පාදන මුළු සේවකයින් සංඛ්‍යාව මිලියන 62.7 ක් වන බව ද එහි වාර්තා වේ.

ICAO ඉදිරිපත් කරන 2017 වාර්ෂික වාර්තාවට (Annual Report of the Council 2017) අනුව 2017 වර්ෂයේදී උපලේඛනගත සේවා මගින් (Scheduled Services) රැගෙන ගිය මුළු මගින් සංඛ්‍යාව මිලියන 4.1 ක් දක්වා ගුවන්

ගොස් තිබෙන අතර එම ගුහලයාම පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 7.1% කි. තවද අඩු වියදුම් ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම (Low Cost Carriers) ඇස්තමේන්තු කරන ආකාරයට 2017 වර්ෂයේදී ගුවන් රැගෙන ගිය මගින් ප්‍රමාණය බිලියන 1.2 කි. එය මුළු ලෝක උපලේඛනගත මගින් සංඛ්‍යාව මෙන් 30% ක් (ආසන්න වගයෙන්) ලෙස වාර්තා වී ඇත.

එමෙන්ම 2017 වර්ෂයේ හාණ්ඩ ප්‍රවාහනය (Freight Traffic) ආසන්න ලෙස වොන් මිලියන 56 ක් ලෙස සටහන් වී තිබේ. තවද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම මගින් පියාසර කරන දළ මුළු උපලේඛනගත වාණිජය පියාසර (Scheduled Commercial Flights) ගණන මිලියන 37 ක් වෙයි.

### ICAO මගින් පුරෝකථනයක්

2018 වර්ෂයේදී මුළු මගි ගමනාගමනය 7.5% කින් ගුහල යන බව ICAO සංවිධානය මගින් පුරෝකථනය කර තිබේ. තවද ගුවන්ගේ ඉදිරි පුරෝකථන අනුව 2034 වර්ෂයේදී ආර්ථික ප්‍රතිලාභය (Economic Benefit) ඇමෙරිකානු බොලර් විලියන 5.9 දක්වා වැඩි වන බවත මෙම කර්මාන්තය තුළ රැකියා උත්පාදනය මිලියන 99 ක් පමණ විය හැකි බවත් සඳහන් වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා ආධිකාරිය සතු දත්ත ඇසුරින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය ගැන බිඳීම්

සමස්ථයක් ලෙස ගත් කළ ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය සංඛ්‍යානාන්තමකව විශ්ලේෂණය කරනු ලබන්නේ මගි, හාන්ස් හා අහස්යානා සංවලනයන් පාදක කර ගනිමින්ය. එකී සංවලනයන් ඇසුරු

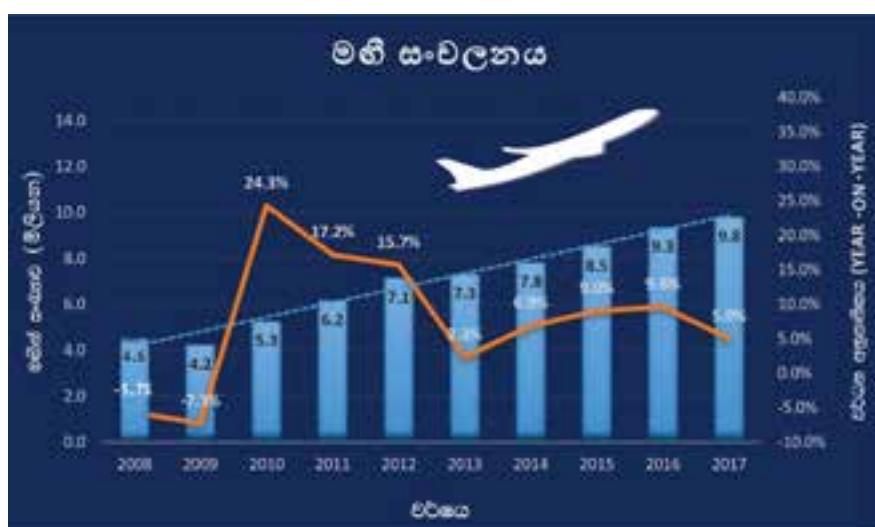
කර ගනිමින් පසුගිය දෙකය තුළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය ප්‍රගතිය පිළිබඳ සංඛ්‍යනමය ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදු කිරීම කාලෝචිතය. මෙම විස්තරාත්මක විශ්ලේෂණය සිදු කරනු ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා ආධිකාරිය සංඛ්‍යව පවතින පරිගණක දත්ත ගබඩාව ප්‍රයෝගනයට ගනිමින්ය.

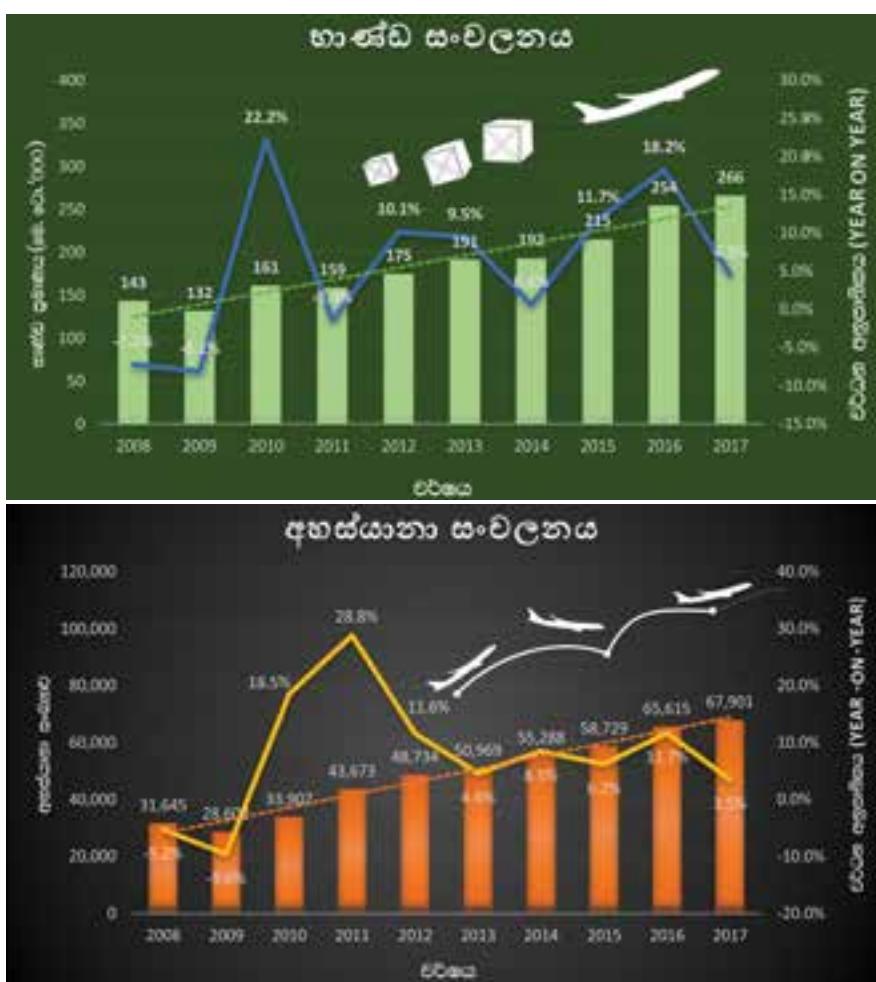
### මගි සංවලනය (Passenger Movements)

පසුගිය වසර දෙක තුළ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය ගත් කළ මගි සංවලන ගණනෙහි දෙනාත්මක වර්ධනයක් දක්නට ලැබුණු අතර එය සත්තතික වූ (Continuous) ඒකඟ උපනතියක (Linear Trend) පෙන්නුම් කරයි. උක්ත කරුණෙහි ප්‍රත්‍යාශ්ඨාවය තවදුරටත් තහවුරු කරමින් 2017 වර්ෂයේදී මගි සංවලන ගණන මිලියන 9.8 ක් දක්වා ගුහලගෙස් තිබුණු අතර එහි වර්ධන අනුපාතිකය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 5% ක් ලෙස වාර්තා විය. එහෙත් පුස්පාරයෙහි දක්වාවන පරිදි 2009 වර්ෂයේදී මගි සංවලනය පසුබම්කට ලක්වේ ඇත්තේ මත්ද? රට හේතුව 2008 වර්ෂයේදී ආරම්භ වූණු ලෝක ආර්ථික මත්දාවයනය (Economic Recession) 2009 වර්ෂය දක්වාම පැවතිමයි.

### හාණ්ඩ සංවලනය (Cargo Movements)

අනෙකත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යන් හා සසංඛ්‍යා බැලීමේදී ගුවන් මගින් හාණ්ඩ තුවමාරු කිරීම මිල අධික වූවද ලොව දිනෙන් දින දියුණුවන නොයෙකුත් කර්මාන්තයන් සඳහා ගුවන යොදා ගන්නා නිසා පසුගිය දෙකය තුළ ගුවන් මගින් සිදුවන හාණ්ඩ





සංචලනයේ සාමාන්‍ය වර්ධනයක් දක්නට හැකි විය. එම දෙකය තුළ එහි වර්ධන අනුපාතිකයේ උච්චාවචනයක් පෙන්වුම් කරන අතර 2017 වර්ෂයේ වර්ධන අනුපාතිකය පසුගිය වර්ෂයට සාපේක්ෂව 4.5% ක් ලෙස සටහන් විය. එසේම 2017 වර්ෂයේ හානේඩ් සංචලන ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 266 කි.

2011 වර්ෂයට පෙර හානේඩ් සංචලන ප්‍රමාණයෙහි සූළු උච්චාවචනයක් දක්නට හැකි වුවද රට පසු වර්ෂවල ධනාත්මක වර්ධනයක් පෙන්වුම් කරමින් සත්ත්වික වූ ඒකඟ උපනතියක පිහිටයි.

පෙර කි මගි සංචලනයෙහි සටහන් වූ පරිදිම 2009 වර්ෂයේ දී හානේඩ් සංචලනයෙහි ද අඩුව්වීමක් සිදු වී ඇත්තේ ලෙස් ආර්ථික මත්දාවධමනයෙහි බලපෑමෙනි.

### අහස්‍යානා සංචලනය (Aircraft Movements)

පසුගිය වසර දහය තුළ අහස්‍යානා සංචලන ප්‍රමාණයෙහි ද ඉතා නිශ්චි වර්ධනයක් දක්නට ලැබූණු අතර 2017 වර්ෂයේ දී එම ප්‍රමාණය 67,901 ක් ලෙස වාර්තා විය. තවද එම වසර දහය තුළ වර්ධනය ඒකඟ උපනතියක් සටහන් කරනු ලැබයි.

මෙම වසර 10 පුරුවට අප ගෙනතකලයේ ගමන් කළ අහස් යානා ප්‍රමාණය කොතරම් ඉහළගෙස් ඇත්දැයි කිවිලාක් 2017 වර්ෂයේ දී එම ප්‍රමාණය 2008 වර්ෂයේ දී තිබු ප්‍රමාණය මෙන් දෙගුණයකි. මෙම අනීත තොරතුරු සමග සසදා බැලීමේදී අනාගත පුරෝග්කථනය කොතරම් විශාල ප්‍රමාණයක් වේ දැයි යන්න පුදුම සහගතය. තවදුරටත් ගුවන් ප්‍රවාහන කරමාන්තයට සංඛ්‍යාන දත්තවල ඇති වැදගතකම මේ කරුණු වලින් ඔබට මනාව පැහැදිලි වෙයි. එම නිසා, නිරවද්‍ය වූත් (Accurate), විස්තීර්ණ වූත් (Comprehensive), එකිනෙකට බැඳුව පවතින්නා වූත් (Interrelated) සංඛ්‍යාන දත්තවල අඛණ්ඩ පැවත්ත්ම මූල ගෝලය ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතියේ කාර්ය සාධනය හා තිරසාර සාවර්ධනය සඳහා පූවිශේෂී කාර්යභාරයක් සිදු කරන බවට කිසිම සැකයක් නොමැත.

### එස්.ඩී. පියාගිඹා සුදුරුණී

සහකාර කළමනාකාරීණි (සංඛ්‍යාන හා ප්‍රයෝග්කථන)

ගෝලය තොරතුරු අන්තර්ජාලය ඇසුරිනි



## WATR 2018

### Annual World Airport Traffic Report



ROBUST DEMAND FOR AIR TRANSPORT AMIDST GEOPOLITICAL UNCERTAINTY & TRADE WARS

PASSENGER TRAFFIC		AIR CARGO		AIRCRAFT MOVEMENTS	
2017: 8.3 billion passengers	2016-2017 growth +7.5%	2017: 118.6 million metric tonnes	2016-2017 growth +7.7%	2017: 95.8 million aircraft movements	2016-2017 growth +3.0%
Asia-Pacific 3.01 billion	+10.0%	Africa 2.2 million	+9.2%	Asia-Pacific 24.9 million	+7.5%
Europe 2.22 billion	+8.8%	Europe 21.6 million	+8.6%	Europe 24.4 million	+3.0%
Africa 195 million	+6.3%	Asia-Pacific 47.1 million	+8.3%	Middle East 3.1 million	+1.6%
Middle East 392 million	+5.8%	North America 33.1 million	+7.1%	Africa 3.0 million	+1.4%
LA-Carib. 612 million	+4.0%	Middle East 9.3 million	+5.9%	North America 31.8 million	+1.0%
North America 1.86 billion	+3.7%	LA-Carib. 5.4 million	+4.7%	LA-Carib. 8.5 million	-0.8%

අතුරුදෙන් වූ මැලේසියා ගුවන්  
යානයට සිදු වූයේ කුමක් දී?

## MH370 කුමහතුනා නායායන්

සහන කෙසේ වෙතත් මේ  
සම්බන්ධයෙන් විවිධ කාල වල විවිධ  
මත විවිධ පුද්ගලයින් විසින් ඉදිරිපත්  
කරනු ලැබූ අතර බොහෝ කරුණු  
කිසිදු සහනයෙන් පදනම් කර තොගන්  
හුද මහාක්ලිපිතයෙන් පමණුක් ම විය.

මෙහි එම කටයුතුවන් එකඟු කර  
තබන්නේ අවත්සාහා සම්බන්ධ  
සිද්ධියෙක් සිදු වූ විට එම හා සම්බන්ධයෙන්  
කොරුම් කතිකාවක් සමාජයේ ඇති  
වහතා දැයි සටහන් තිරිමටයි. මේ  
කරුණු සහනයෙන් තොර බවත් කිසි  
දිනක සුදිනය කර තොමති බවත්  
තරයේ සිහි තබා ගත යුතුයි.

2014 මාර්තු මස දී මැලේසියාවේ  
ක්වාලාලම්පුර සිට විනයයේ ඩේලිං දක්වා  
ගමන් කරමින් තිබූ MH370 ගුවන් යානය  
හිටි හැටියේ රේඛාර් තිරයෙන් මැකි ගියේ  
සියලු සන්නිවේදන සම්බන්ධතා ද ඇති  
හිටිමින්. මේ අවස්ථාවේ යානයයේ මගින්  
239 ගමන් කරමින් සිටි අතර එයින් වැඩි

දෙනෙකු වින ජාතිකයන් විය. ලොව  
විශාලතම සහ වැඩි ම කාලයක් ගෙන  
සිදු කරන ලද සෙවීමේ ත්‍රියාදාමයෙන්  
පසුව ද මෙම යානයට සිදු වූයේ කුමක්  
ද යන්න කවමත් අහිරහසයි. මේ සඳහා  
රටවල් විශාල ගණනක් සහභාගී වූ අතර  
එදා මෙදා තුර ගුවන්සේවා ඉතිහාසයේ  
සිදු වූ තොමැකෙන සිද්ධියක් ලෙස  
මෙය සටහන් වී හමාර ය. පසුගිය දිනක  
එහි අවසන් වාර්තාව ද සකසා තිබූ  
මුළු යානය හමු වූයේ නැති අතර එයට  
නිශ්චිතව ම සිදු වූයේ කුමක් ද යන්නත්  
තවමත් අහිරහසයි.

මැලේසියාවේ නව අගමැති මහතිර  
මොහොමඩ් මහතා ද මේ සම්බන්ධයෙන්  
අදහස් දැක් වූ අතර ඒ වන විට ඔහු  
අගමැති ලෙස පත් වී තො සිටියේ ය.  
මහුව අනුව යානය දුරස්ථ්‍ර පාලකයක්  
මගින් ගුවන් යානා මංකාල්ලයක  
බැල්ලක් බවට පත්ව ඇති. 2006 දී  
බෝසිං සමාගම තම ගුවන් යානා දුරස්ථ්‍ර  
පාලනය කිරීම සඳහා වන බලපත්‍රයක්  
ලබා ගත් බවත් මේ අනුව මෙම  
අතුරුදෙන් විම දුරස්ථ්‍ර පාලනය කිරීමකින්  
සිදු විය හැකි බවත් ඒ මහතා වැඩි දුරටත්  
පවතා තිබිණ. එමෙහි මෙම යානය සඳහන් කර

තිබුනේ ගුවන් යානයේ අතුරුදෙන් විම  
අදහා ගත නොහැකි දෙයක් බවයි. ඔහු  
වැඩි දුරටත් සඳහන් කළේ ගුවන් යානය  
දුරස්ථ්‍ර පාලනය කිරීම සඳහා වන  
තාක්ෂණයක් තිබෙන බවත් අද ලෝකයේ  
බොහෝ විට දුරස්ථ්‍ර පාලක ගුවන්  
යානා විශේෂයෙන් යුතුමය ගුවන් යානා  
හැකියාවේ සිදු වන බැවින් මෙය ද එසේ  
සිදු විය හැකි බවයි.

2015 දී "බේලි මේල්" පුවත් පත වාර්තා  
කර තිබුනේ ගොබ්ලිමේ සිට ගුවන් යානා  
ගමන් කර විමට තාක්ෂණය දියුණු වී  
තිබුණ ද ගුවන් නියමුවන් ට රැකියා  
අහිමිවේ යැයි බිජියක් ද තුස්තවාදීන්  
විසින් ගුවන් යානා මංකාල්ල කුමට



මේ කාක්ෂණය යොදා ගත හැකියාව සමඟන්ද බියක් ද පවතින බවයි. තව දුරටත් පුවත්පත කියා සිටියේ මෙසේ දුරස්ථ පාලක ක්‍රමයට යානා හැසිරවීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් නියමුවන්ගේ ව්‍යතිහාර සම්කිදා විරෝධය එළ්ල කර ඇති බවයි.

ගුවන් ද නැති වූ මැලේසියානු ගුවන් යානයේ සිද්ධිය දැන ලේඛයේ ඇති ඉතාම ඉහළ අනිරහස් වලින් එකකි. මේ ගුවන් යානයේ ඉරණම සම්බන්ධයෙන් ඇති තොරතුරු වල පරස්පර භාවයන් තිසා ගුවන් සේවාවේ පුවිණයින්, ලේඛකයින් ආදි විවිධ පුද්ගලයින් විවිධ සැකයන් අනුව මත ඉදිරිපත් කර ඇත. මේ ඒවායින් ප්‍රකිද්ධ කිහිපයකි.

### වෙඩි නඩා බ්‍රිම දැමීම

මාර්තු මස මැද දී ඔස්ට්‍රේලියානු පුද්ගලයෙකු ගුගල් අර්ථ යොදා ගෙන ඔහු විසින් මැලේසියානු යානයේ සූන්බුන් සෞයා ගත් බවට ආන්දෝලනාත්මක ප්‍රකාශයක් කළේය.

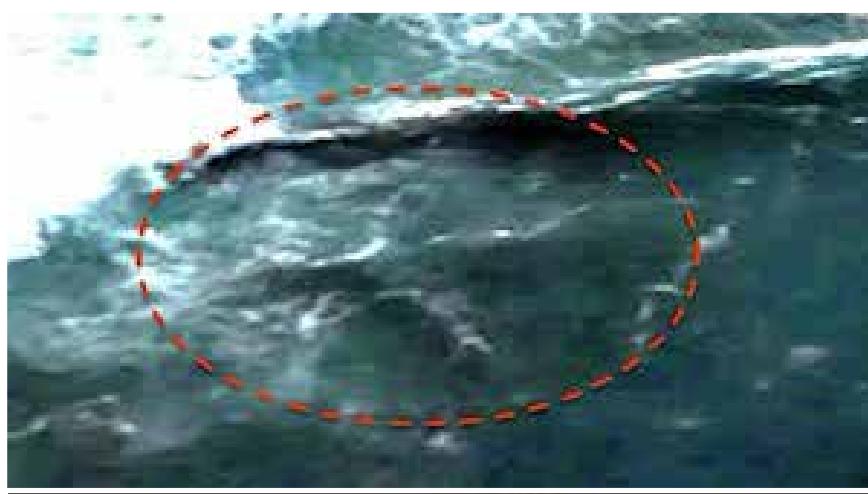
ආදුනික අනතුරු විමර්ශකයෙක් හා යානත්‍රික ඉන්ජනේරුවෙකු වන සිටර් මැක්මහෙන් විසින් වසර ගණනාවක් ගුගල් අර්ථ යොදා ගතිමින් ඉනෑදියන් සාගරයේ ගුවන් යානය පිළිබඳ තොරතුරු සෞයා බැලුවේය.

මිහුට අනුව වෙඩි වැදුණ යානයේ කොටස මොරිඡස් රාජ්‍යය විසින් පාලනය කරන "රුවන්ඩ් අයිලන්ඩ්" දුටතට සැකපුම් කිහිපයක් දකුණින් ඇති බවයි. මේ ස්ථානය සෙවුම් ක්‍රියාවලි විසින් පරික්ෂණය ලක් නොකළ බව "බේල් මේල්" පුවත් පත සඳහන් කළේය.

මැක්මහෙන් තව දුරටත් සඳහන් කළේ ඔහු වියවාස කරන පරිදි එක්සත් ජනපද තිලඹිතීන් විසින් මත ස්ථාන පිරික්සීම ප්‍රතික්ෂේප කළ බවත් තොරතුරු ජනතාවගෙන් වසන් කරන බවත් ය.

මිහු වාර්කා කරුවන් ට සඳහන් කළේ මෙම ගුවන් යානය සම්බන්ධ තොරතුරු මාධ්‍යයෙන් වසන් කරන්නේ එම යානා කොටස සම්පූර්ණයෙන් ම වෙඩි තැවීමෙන් සිදුරු වී ඇති තිසා බවත් යම් හෙයකින් ඒවා සෞයා ගත හොත් වෙඩි තැවීවේ කුවුරු ද යන්න සේවීමට වෙනත් පරික්ෂණයක් ආරම්භ කළ යුතු තිසා එසේ නොකළ බවත් ය.

මැලේසියානු ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ලිං විභින්ගේ ලායි මැක්මහෙන් ගේ මතය ප්‍රතික්ෂේප කරන අතර මැලේසියානු



MH370 'was carrying an extra passenger who likely took control of the cockpit', theory claims



දුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් මැක්මහෙන් විසින් සංසරණය කරන ලද ජායාරූප ද විශ්ලේෂණය කළ බව ද සඳහන් කළේය. දුවන් සේවා අධිකාරියට මැක්මහෙන් ගේ අදහස පදනම් විරහිත එකක් බවට විශ්ලේෂණ වලින් පැහැදිලි වූ බවන් තව දුරටත් ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම අනවශ්‍ය බවන් "නිව් ස්ටෝර් ටයිමිස්" පුවත්පත සඳහන් කළේය.

### දුරස්ථි සයිබර ගුවන් මංකාලුලය්

ගෞරවනීය ලේඛකයෙකු හා ඉතිහාසයුදෙකු වන නොමත් ඩේවිස් මහතා පවසන පරිදි ඇමරිකාවට එල්ල වූ 9/11 නමින් හදුන්වන තුස්තවාදී ප්‍රභාරය වැනි ප්‍රභාර වැළැක්වීමේ අරමුණින් සැලසුම් කරන ලද දුවන් යානා දුරස්ථිව පාලනය කළ හැකි පද්ධතිය "සයිබර හැකර්වරුන්" අතට පත් වූ බවයි.

මහු යෝජනා කරන්නේ බෙසිං යානයේ "හනිවෙල්" සමාගම විසින් ස්වයංක්‍රීය නියමු පද්ධති පරිගණකය සයිබර හැකර්වරුන් විසින් පාලනයට නතු කරගෙන යම් රහස්‍යගත ස්ථානයකට යානය ගෙන ගොස් ඇති බවයි.

"ද සන්ධි වය වයිමිස්" පුවත්පතට අදහස් දැක්වාතින් මහු පවසා සිටියේ මෙම යානය විනය ව යම් රහස්‍යගත පුද්ගලයෙකු හෝ හාන්ච් ප්‍රවාහනය කිරීමට සැලසුම් කර තිබිය හැකි බවන් ඒ නිසා මෙම කොලේකෑම සිදු වී ඇති බවත්ය. මහු තවදුරටත් පවසා සිටියේ විනයට නොයුතු යම් හාන්ච් වර්ගයක් එසේ යැවීමට සැලසුම් කර තිබිය හැකි බවන් ඒ මොනවා ද යන්න තමන් නොදැන්නා බවත් ය.

මොහුගේ අදහස් දැක්වීම අනුව යානය ඒක් හැකර වරයෙකු විසින් පැහැර ගන්නා ලද අතර පසුව මහුගෙන් තවන් හැකර්වරයු පැහැර ගන්නා ලැබ ඇති.

මහු පවසන ආකාරයට පළමු පැහැර ගැනීම ඇමරිකානුවන් විසින් සිදුකර ඇති අතර මුළුන් යානය බිංං වලට යාමට නොදී ඇමරිකාවට අයත් ඩියාර්ගේ ගාසියා නාවික කඩවුර වෙත ගෙන යාමට උත්සාහ කර ඇත. පසුව දෙවන හැකර්වරයා විසින් එය නවතා ඇති.

බේලි මිරි පුවත්පතට පවසන ආකාරයට තිල හාන්ච් විස්තර පත සත්‍ය ලෙසම නොවූ බවට පැතිර තිබූ මතය මෙම උපක්ල්පනය තහවුරු කිරීමට උපකාරී විය. කෙසේ වෙතත් මෙය තුළතන රහස් පරික්ෂක විනුපරියක කොටසක් ලෙස පෙනෙන්.





2014 මාර්තු මාසයේ මෙම ගුවන් යානා අතුරුදහන් වීම සිදුවීමෙන් දින කිහිපයකට පසු the sunday express ප්‍රවත්තන වාර්තා කර තිබුණේ හැකරවරුන් විසින් ගුවන් යානය ප්‍රධාන පරිගණකය ජංගම දුරකථනයක් මගින් නතු කර ගැනීමෙන් පසුව ගුවන් යානය වේගය උස සහ දිගාව වෙනස් කර ඇති බවයි. ප්‍රවත්තන දෝෂනා කර තිබුණේ දුරස්ථාලකයක් මගින් ගුවන් යානය ගොඩබැජස්වීම හෝ අනතුරකට ලක්කිරීම සිදුකර ඇති බවයි.

### ප්‍රවිං දැන්වා

ස්වේච්ඡා පරික්ෂකයෙකු සඳහන් කර සිටියේ අතුරුදහන්වූ මැලේසියා ජේට් යානය සම්බන්ධයෙන් රුසියානු ජනාධිපති Putin දන්නා බවයි

ඇතුළු මිල්ලෙන් daily star ප්‍රවත්තනට සඳහන් කර තිබුණේ MH370 ගුවන් යානය බෙන්ගාල බොක්ක ආසුන මුහුදු කළාපයේ ගිල් වූ බවත් එම සිද්ධිය මුළු සිටම රුසියානු ජනාධිපතිවරයා දැන සිටි බවත්ය.

රුසියානුවන්ගේ වනැදිකා මගින් ගුවන් යානයේ කොටස් තිරික්ෂණය කළ බවත් එම සියලුල ජනාධිපතිවරයාට වාර්තා කළ බවත් ඔහු වැඩිදුරටත් සඳහන් කරයි.

මේ සියලුල දැනගෙනත් ජනාධිපතිවරයා නිහ්වත සිටින බව ඔහු වැඩිදුරටත් සඳහන් කරන අතර මෙම පුද්ගලයා ගුවන් යානය තිබෙන ස්ථානයක් සඳහන් කිරීම සඳහා පවුම් මිලියන 1.3 ක මුදලක් ද ඉල්ලා සිට ඇති.

### අත්හුත මැයි

අතුරුදන් වූ ගුවන් යානය හැසිරවීම හාර ගත් අහිරහස් අමතර මගියෙක් ගුවන් යානයේ සිටියාවත් ද?

ප්‍රවිත් සම්බන්ධයෙන් අදහස් දක්වා ඇතුළු මිල්ලෙන් ම සඳහන් කරන ආකාරයට ගුවන් යානයේ නිල මගි ලැයිස්තුවේ මගින් 239 ක් සිට ඇති මුත් මගින් 226 ක් හා කාර්ය මණ්ඩලය 12ක් සමඟ මුළු ගණන 238 විය යුතු බවයි. ලැයිස්තුවේ 239 ක් සිටිමෙන් එක් මගියෙක් වැඩිපුර සිට ඇති බවත් ඔහු විසින් පාලනය හාර ගන්නට ඇති බවත් ඔහු සඳහන් කරයි.

මිල්ලෙන් විසින් express.co.uk වෙබ් අඩවියට පවසන ලද ආකාරයට මේ වැඩිපුර සිටි මගියා විසින් හාගිරව සිටි විශාල කණ්ඩායමක උදා ඇතිව ගුවන් යානයේ නියමු කුටියේ පාලනය නතුකර ගැනීමෙන් පසුව මෙම අතුරුදන් වීම සිදු කර ඇති බවයි.

මේ සම්බන්ධයෙන් අදහස් දක්වන අනතුරු වීමර්යන කණ්ඩායමේ නිලධාරියෙකු පවසා සිටියේ මෙම තොරතුරු සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් බවත් මගින් 227 ක් ගුවන් යානයේ ගමන් කර ඇති බවත් ය. ඔහු තවදුරටත් සඳහන් කර සිටියේ ගුවන් යානය පිටත් වීමට පැය 2 කට කළින් නීතුත් කරනු ලැබූ පරිගණක ගත පිටපතක එම මගින් ගණන සඳහන් වූ බවයි. ගුවන් යානය පිටත් වන අවස්ථාවේ සකසා ලෙසම සිටි මගින් ගණන අවසන් මොහොතේ සිදු වන වෙනස් වීම් නිසා වෙනස් විය හැකි බව ඔහු තවදුරටත් සඳහන් කරයි.



### දුවන් යානය පිහිටි

දුවන් යානය කඩා වැළැමට බොහෝ තර්කාභූත සහ විශ්වාසයීය හේතුව ලෙස දැක්විය හැක්කේ යානයේ කාර්මික දේශයන් ය.

දුවන් යානය අනුරුදුන් වීමට මාස 6 කට පමණ පෙර එක්සත් ජනපදයේ ආයතනයක් විසින් දුවන් සමාගම් වලට අනතුරු අගත් නිබුණේ බොධිය 777 වර්ගයේ යානා වල ඇති සියුම් පැලීම් ආදිය නිසා දුවනේ දී යානාවන් බිඳී යා හැකි බවයි.

එම වගේම මෙම දුවන් යානය අනුරුදුන් වීමට දින දෙකකට ප්‍රථම එක්සත් ජනපදයේ දුවන් සේවා නියාමන ආයතනයක් වන ගෙවරල් දුවන් සේවා පාලනය විසින් දුවන් යානයක අගල් 15 ක පමණ එවන් පැලීමක් සම්බන්ධයෙන් අවසන් අවවාදයක් දී තිබේ.

කෙසේ වෙතත් බේලි මිරර ප්‍රවත් පත සඳහන් කරන ආකාරයට බොධිය 777 සමාගම එම අනතුරු ඇගැවීම මෙම මැලේසිය දුවන් යානයට අදාළ ව සිදු වී නොමැති බව සඳහන් කර ඇති.

### අකිසු බරමියා ත්‍රිකේත්තය

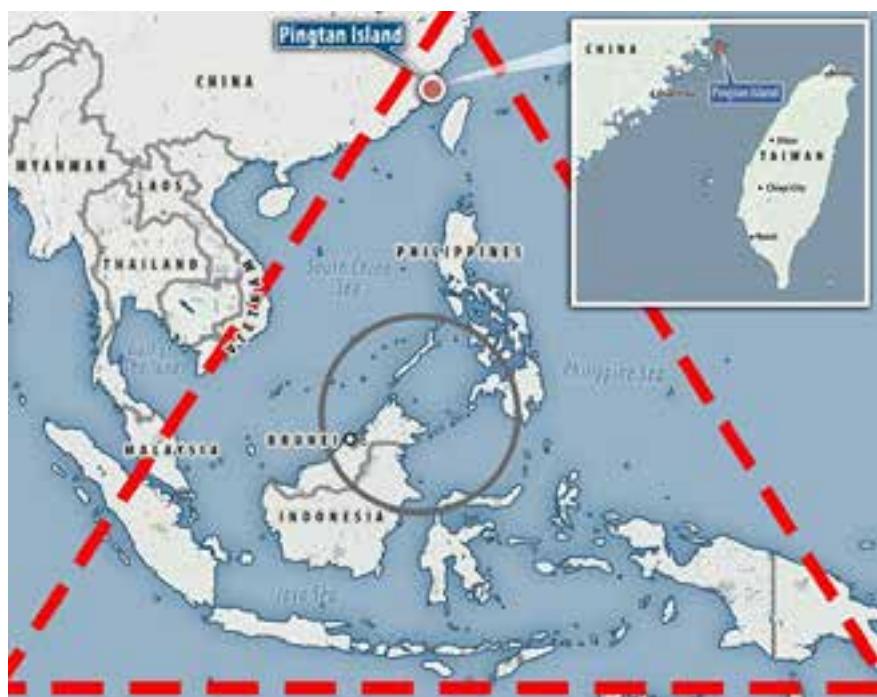
සමාජ මාධ්‍යන්හි විඛාල වශයෙන් කඩා බහට ලක්වුමුණු කවත් කරුණක් වූයේ ඉහළියා භාරය අප්‍රිකට තිබේ යැයි විශ්වාස කරන දෙවන බරමියා ත්‍රිකේත්තයක් සම්බන්ධ අදහසයි.

දුවන් යානා සහ බොධිය, නැව් ආදිය විඛාල වශයෙන් අනුරුදුන් වූ අත්ලාන්තික් සාරරයේ බරමියා ත්‍රිකේත්තය ඉතා ප්‍රකිද්‍යා. 1945 වර්ෂයේ රෝපිත් බොම්බ හෙළන යාතා 5 ක් ද අනුරුදුන් විය.

බොහෝ උපකල්පන වගේ ම මෙයත් හිතල්වක් පමණක් විය හැකි අතර මැලේසියානු අමාත්‍යවරයෙක් ද මේ

කරුණ සඳහන් කරන ලද්දේ සත්‍ය බරමියා ත්‍රිකේත්තයේ ලොව අනෙක් පස මෙම ස්ථානයේ පිහිටා ඇති බවක් සඳහන් කරමින්.

කෙසේ වෙතත් මෙම උපකල්පන බරමියා ත්‍රිකේත්තයේ හරියට අනෙක් පස පිහිටා ඇත්තේ සත්‍ය බරමියා ත්‍රිකේත්තය නොවන අතර වඩා සම්පූර්ණ වන්නේ කාර්බියන් මුහුදටයි.



## ලෝකයේ විශාලම අභිරහස ඇති කිරීමට තිබු අවශ්‍යතාවය

හිටපු ඕස්ට්‍රොලියානු අගමැති තුමා වරක් සඳහන් කළ පරිදි නියමුවා විසින් හිතා මතාම ගුවන් යානය අතුරුදුන් කර ඇත්තේ ලොව විශාලම අභිරහස ඇති කිරීමටයි.

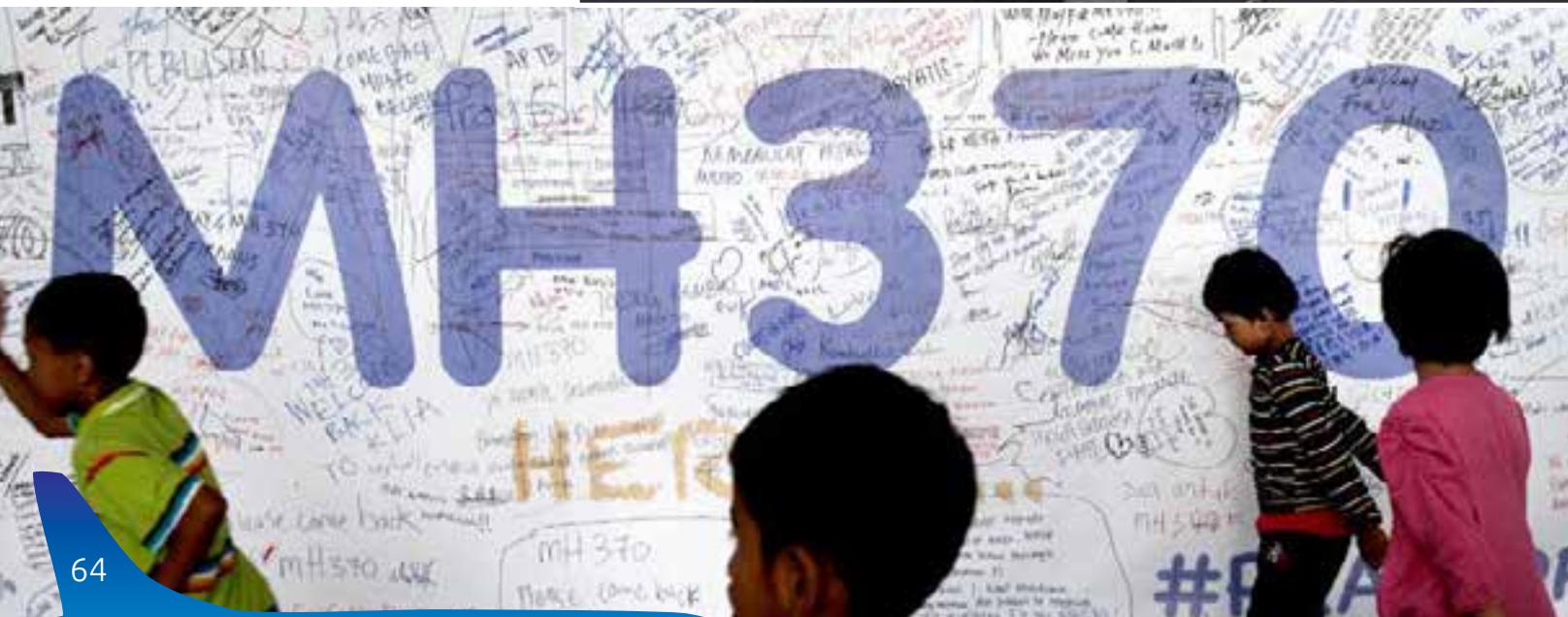
ගුවන් යානය අතුරුදුන් වීමේ තුන්වන සංවන්සරයේ දී අදහස් දක්වමින් තවදුරටත් ඔහු සඳහන් කළේ ගුවන් යානය අතුරුදුන් කිරීමට අවශ්‍යතාවයක් නොතිබුනේ නම් ඔහු දිගින් දිගම යානය දකුණු දෙසට පියාසර කරවුයේ ඇයි යන්න ගැටළුවක් බවයි.

සෙවම් කණ්ඩායම් මෙම සිය දිවි නසා ගැනීමේ උත්සාහ උපකල්පනය ගැන ද පරික්ෂා කළමුන් එය නිවැරදිව සනාථ කිරීම සඳහා සාක්ෂි හමු නොවුන බව "අැබිලේඩ් අැබිවර්ටයිස්" පුවන් එක සඳහන් කළේය.

කෙසේ වෙතත් ගැවෙශණාත්මක පුවත්පත් කළාවේදියෙකු වන මාරක් විලයම්-තොමස් සඳහන් කරනුයේ නියමුවා විසින් දිවිනසා ගැනීමේ මතය සනාථ කිරීම සඳහා යම් යම් සාක්ෂි තිබෙන බවයි.

විලයම්-තොමස් ව අනුව සැතපුම් 3000 ක් පමණ දුරින් පිහිටා ඇති රුපිතියන් දුපත් ආශ්‍යෙන් යානයේ කොටසක් සෙයා ගැනීම මගින් නියමුවා විසින් යානය හිතා මතාම අනතුරට පත් කර ඇති බව පැහැදිලි කිරීමට හැකි බවයි.

නවතම උපකල්පන අනුව අවසානය තෙක් පියාසර කරවු යානය නියමුවා විසින් ඉන්දියන් සාරයේ ගිල්වා දැමු බවයි.





© ATSB

**INTERGALACTIC EXCLUSIVE**

# BOFFIN: I FOUND MISSING PLANE ON MOON

*Jet 'abducted by space aliens and dumped in lunar crater'*

"ද මිජලේලියන්" පුවත් පත ප්‍රාන පෙලේ අනතුරු විමර්ශකයෙක් වන කපිතාන් ජේත්න් කොක්ස් උපටා දක්වමින් සඳහන් කරන ලදී හමු වූ ඉවත් යානා පියාපත අනුව තීරණය කළ හැක්කේ යානය නියම්වා විසින් හිතා මතාම අනතුරට ලක් කර ඇති බවයි.

මේ වන විට මෙම ඉවත් යානයේ යැයි සැක කරන කොටස් 20 ක් පමණ සොයගෙන ඇති අතර 2015 දී රිසුනියන් දුපත් අසල හමු වූ පියාපතක කොටස එම ඉවත් යානයේ ම යැයි තහවුරු කර ඇත

**උතුරු කොරියාව ඉවත් යානය ලබා ගැනීම ඉවත් යානය අතුරුදීන් විම සිදු වී සුළු මොංහාතකින් අදහස් පළ කරමින් මෙවත් අදහස් පළ කරන පුද්ගලයින් කියා සිටියේ මෙම ඉවත් යානය අතුරුදීන් විම පසු පස උතුරු කොරියාව සිටින බවයි.**

මෙවත් කව දුරටත් තම අදහස තීර කිරීම සඳහා මෙම ඉවත් යානය අතුරුදීන් විමට දින 3 ට පෙර මින් 220 ක් පමණ ගමන් ගත වින මගි ඉවත් යානයක් අසලින් මිසයිලයක් යැවීම ගෙන දැක්වේය.

සමහරුන් අදහස් දැක් වූයේ එය උතුරු කොරියාව විසින් ඉවතේන් දී වෙයි තබා විනාශ කළ බවයි. තවත් අය පැවැසුයේ එය ඉවතේන් දී පැහැරගෙන උතුරු කොරියාවට ගෙන ගිය බවයි. නමක් සඳහන් නොකළ ඉවත් සේවා සේවකයෙක් වෙබ් අඩවියකට පවසා තිබුන් කොරියාව විසින් විශාල ඉවත් යානයක් ලබා ගැනීම උදෙසා මෙය සිදු කර ඇති බවයි.

#### සඳ ගමන

ඉවත් යානය අතුරුදීන් වී සති 3 ට පසුව "සන්බේ ස්පෝර්ට්ස්" පුවත් පත

සඳහන් කළේ යානය සඳ මින් හමු වී ඇති බවයි. මේ සමග ඉවත් යානය සඳේ ගොඩ බස්වා ඇති ආකාරය දක්වන ජායාරුපයක් ද දක්වා තිබිණ.

අවුරුදු 26 ට පුරම දී ද මෙවත් සිරස්තලයක් දක්වමින් පුවත් පත සඳහන් කළේ යුද යානාවක් සඳේ ඇති බවයි. ප්‍රසිද්ධ ගායක එල්ටීස් පෙසලිගේ පිළිරුවක් අගහර මත තිබෙන බව සඳහන් වූ තවත් එක් සිරස්තලයක් මෙම පුවත් පත්වේ වරක පළ විය.

#### "404: ඉවත් යානය නමු තොවීමේ වරද"

ඉවත් යානය අතුරුදීන් වී වික වේලාවකින් යම් අයෙක් සොයාගෙන තිබුනේ මෙම ඉවත් යානය බොසිං සමාගමේ 404 වන B777 යානය බවයි. අන්තර්ජාල භාවිතයේ දී යම් වෙබ් පිටුවක් ලබා ගැනීමට නොහැකි නම් අන්තර්ජාලය විසින් පෙන් වන පණිවියයක් වනුයේ "404 error (Page not Found)" යන්නයි. මෙම තත්ත්වය ඉවත් යානයේ සැගවුණ ඉරණම ලියා තැබූ බව සඳහන් ය. මේ අතර මෙම අතුරුදීන්



විම සිදු වූ අවස්ථාවේ ම යම් පරිගණක කණ්ඩායමක් විසින් මැලේසියානු ගුවන් සමාගමේ වෙබ් අඩවිය අනුමතය කර එහි "404 - Plane Not Found" යන සටහන පෙන්වීමට සළස්වා තිබේ.

### අමර්කානු හමුදා විසින් යානය ප්‍රහාරයට ලක් කර බීම ගෙපුම

ප්‍රංශයේ ගුවන් සමාගමක හිටපු අධ්‍යක්ෂ වරයෙක් සඳහන් කර තිබුණේ මෙම යානය ඉන්දියානු සාරගයේ ඇති තම හමුදා කළුවරක් සහිත දුපතක් වන දියාගේ උගරසියා දිවියිනට ප්‍රහාරයක් එල්ල කිරීම පැමිණෙන්නේ යැයි සිතා ඇමරිකානු ප්‍රහාරක ගුවන් යානා මගින් පහර දී බීම හෙලා ඇති බවයි.

France Inter තම වෙබ් අඩවියකට අදහස් දක්වමින් ප්‍රංශයේ Proteus ගුවන් සමාගමේ හිටපු අධ්‍යක්ෂවරයෙක් වන මාරක් බුගැන් සඳහන් කර තිබුණේ ව්‍යාහාරය යෝදා ඇති අංශ නිලධාරියෙක් විසින් වරක් තමාට අනතුරු අගවා තිබුණේ මෙම අතුරුදන් වීම සම්බන්ධයෙන් වැඩි විස්තර නොසොයා සිටිම ගුණායක බවයි.

බුගැන් මාලදිවයිනට ගොස් එහි වැසියන් කිහිප දෙනනෙකු භමු වී ඔවුන් මෙම අනතුරට සම්බන්ධ ගුවන් යානයේ වරණ සහිත යානය ඉතා පහතින් තම දිවයින් ආසන්නයෙන් ගමන් ගත් බවට පැවැසු කරුණු පිළිබඳව ද සොයා බලා ඇත.

Daily Mail පුවත්පතට අනුව මාස කිහිපයකට පෙර ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද "MH370 - The Mystery" නම පොත යෝජනා කර තිබුණේ දෙනු වින මුහුදේ ක්‍රියාත්මක වූ ඇමරිකානු-කායිලන්ත් එකාබද්ධ හමුදා ප්‍රහාරුවක දී අත් වැරදීමකින් මෙම යානයට ප්‍රහාරයක් එල්ල කර ඇති බවත් මෙය හෙළි වේ යැයි බියෙන් හිතා මකාම ගුවන් යානය සොයා ගැනීමේ විමර්ශන වෙනතකට යොමු කළ බවත්ය.

### රුහුනියේ දුනත් අසලින් මු වූ යානයේ කොටස් ව්‍යාපෘති බව

යානයේ ගමන් ගත් මගින් ගේ යුතින් පවසන්නේ රුහුනියන් දුනත් අසලින් හමු වූ යානයේ කොටස් යැයි කියනා දේ බොරුවක් බවත් ඒවා පිළිගැනීමට තමන් අකමැති බවත් ය. එය මැලේසියානු අගමැති (එවකට සිටි) න්‍යාධි රජාක් ගේ බොරුවක් බවයි.

විදේශීය තානාපතිවරයෙක් යානය කිරීම මැලේසියාවේ මැවගස්කරයට පත් කර ඇති තානාපතිවරයාගේ යානය මෙම ගුවන් යානය අනතුරු අනිරහසට එකතු වන තවත් අභිතම් කුපාවයි.

පසුගිය වසරේ සැල්තැමිබර් මස දී මැලේසියාවේ මැවගස්කරය සඳහා පත් කර ඇති කොන්සල්ට්වරයා වන සහිති

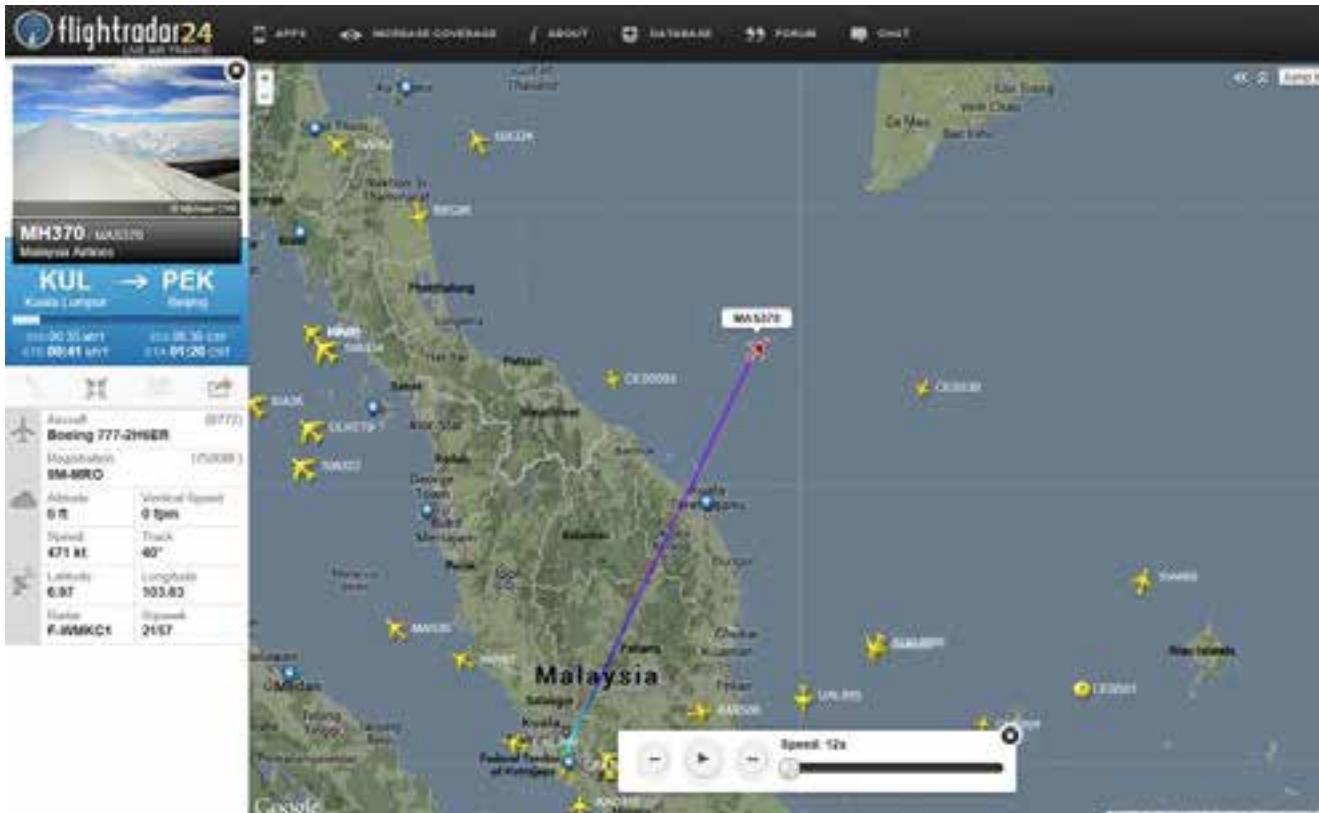
රාසා අන්වනාරිවාළ් හි දී සානනය කරන ලදී. මහු ඇමරිකානු ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශනයෙකු වන Blaine Gibson සමග එකතුව ගුවන් යානයේ පියාපතක කොටසක් සොයා ගන්නා ලදී. Blaine Gibson පවසන ආකාරයට රාසා වෙත මරණ තරජන එල්ල වී තිබුණ බවත් මෙම සානකයා රාසා මහතාව පැහැදිලිවම ඉලක්ක කර ඇති බවයි.

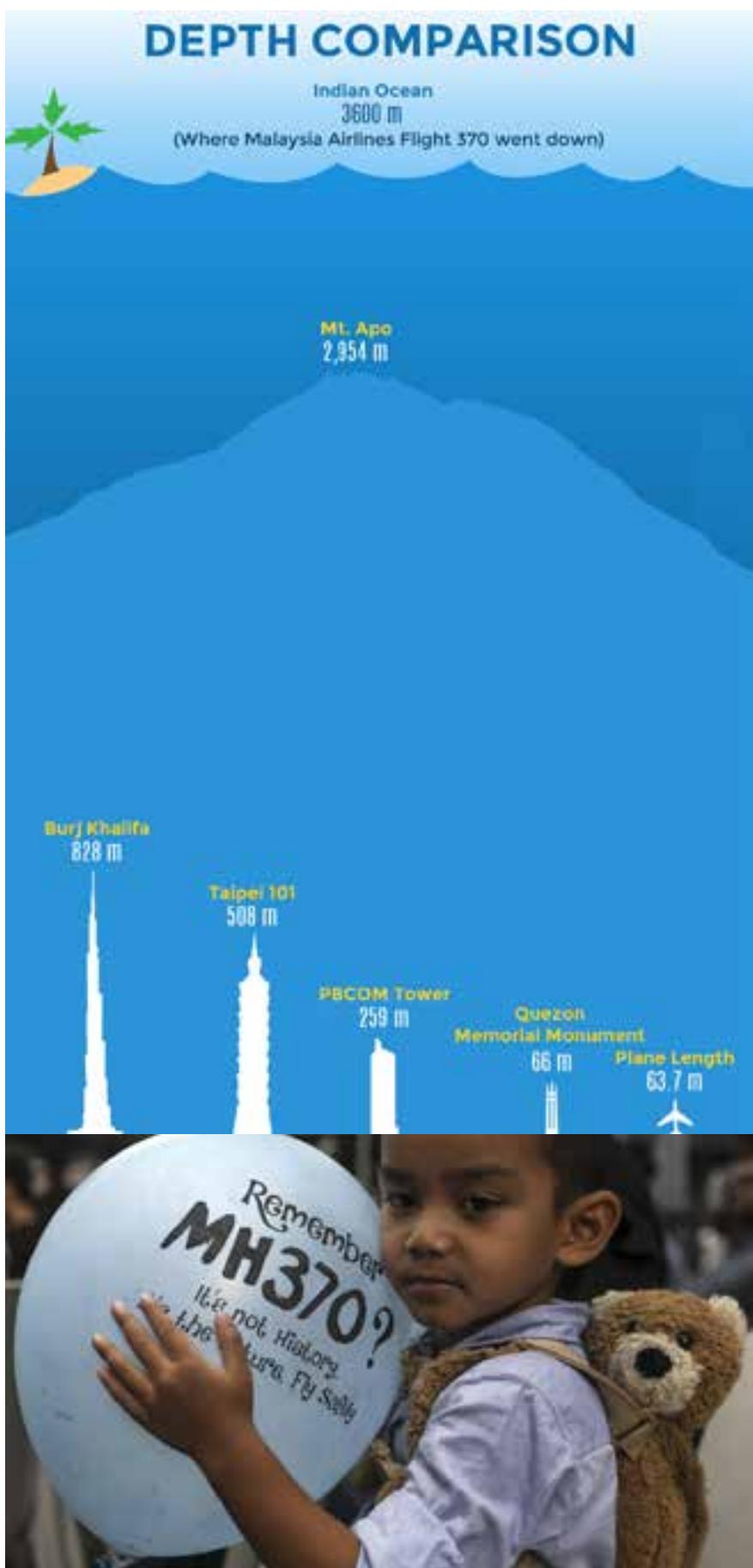
අනතුරු විමර්ශනය සිදු කරන ඔස්ට්‍රීලියානු කණ්ඩායමට සානය දක්වන නිදහස් පුද්ගලයෙකු වන අවාරය වික්රෑලැනෙල්ලෝ පවසනුයේ මෙම සානනය සිදු වූ දිනට පසු දින රාසා විසින් තවත් කොටස් කිහිපයක් මැලේසියානු රජයට පෙන්වීමට සූදානම්ව සිටි බවත් ඒවා අධ්‍යනයෙන් මෙම අනිරහස පැහැදිලි කර ගැනීමට හැකියාවක් තිබු බවත්ය.

කෙසේ වෙතත් ප්‍රංශ මාධ්‍ය සඳහන් කර තිබුණේ මෙම සානනය වෙනත් කරුණක් වෙනුවෙන් සිදු කරන ලද්දක් විය හැකි බවයි.

### ඡ්‍යෙන රක්ෂණ වන්දී බ්‍රා ගැනීමට සිදු කරන ලද්දක්

මැලේසියානු පොලිසිය පවසා තිබුණේ මෙම ගුවන් යානා අනතුර යම් රක්ෂණ වන්දී මුදලක් බලා ගැනීම උදෙසා යම් පුද්ගලයෙකු විසින් අනතුරට හෙළුවා





දැයි කමන් පරීක්ෂණ සිදු කරනු ලබන බවයි. මේ සඳහා අදහස් ලබා ගැනීමට හා තොරතු සෙයා බැලීමට ක්වාලාලම්පූරු ගුවන්තොටපලේ මෙම අවස්ථාවේ විඩියෝ දරුණ ඉතා සූක්ෂමව විමර්ශනය කරන බව සඳහන් කරන මුවන් යම් මගියෙකුගේ හෝ පුද්ගලයෙකුගේ අභාමානය හැසිරීමක් තිබේ දැයි මුවන් අධ්‍යාපනය කරමින් සිටින බවයි.

### MH370 සහ MH17 විකම ගුවන් ගානය දී?

පුක්රේනය ආසන්නයේ දී මිසයිල ප්‍රහාරයකින් අනතුරට පත්ව විනාශ වූයේ සැබෑ ලෙසට ඇම්ස්ටර්ඩම් සිට ක්වාලාලම්පූරු වෙත පියාසර කළ MH17 ගානය තොට අතුරුදෙන් වූ MH370 ගානය බවට අදහසක් පල වී තිබේ.

මෙම අදහස අනුව ඇමරිකානු හමුදා විසින් MH370 ගානය දියරුගේ ගාසියා හි පිහිටි තමන්ගේ හමුදා කළවුරට ගෙනොයාස් ඉන් මාසයකට පමණ පසුව රුකියාව අපහසුකාවයට පත් කිරීම උදෙසා රුකියාව අසල හිතාමතාම අනතුරට පත්කළ බවයි. කෙසේ වෙතත් මෙම MH17 අනතුරින් පසුව යුරෝපා සංගමය සහ ඇමරිකාව විසින් රුකියාව වෙත පනවා තිබූ සම්බාධක තවත් දැඩි කරන ලදී.

මෙම අදහසට සහාය දක්වන කණ්ඩායම පවසනුයේ පුක්රේනයෙන් හමු වූ ගුවන්ගානයේ කොටස් සැබුවින්ම MH17 ගුවන් ගානයේ ජනන් වල දිග පළ සමග ගැලීමේ අපහසුකාවයක් තිබෙන බවයි. ඒ වගේම එම කොටස් වල සටහන් වී ඇති මැලේසියානු ජාතික ධජය නිවැරදි ස්ථානයේ පිහිටා නැති බවත් මෙම කරුණ සනාථ කිරීමට යම් කණ්ඩායම ගෙන හැර දක්වයි.

පිටසක්වල ජ්‍යෙන්ගේ පැහැර ගැනීමක් ඇමරිකානුවන්ගෙන් 5% ක් පමණ විශ්වාසකරනුයේ මෙය පිටසක්වලයින් විසින් පැහැර ගන්නට ඇති බවයි. මෙම කරුණ සානාථ කිරීමට සමහර බිලොය් රෙකකින් මෙම කාල සීමාව තුළ මැලේසියාව අවට පිටසක්වල යානා බොහෝ සෙයින් දිස් වූ බව ගෙන හැර පායි. හඳුනා තොගත් පියාසර වස්තුන් පිළිබඳ පුවේනයෙක් යැයි කිය ගන්නා ඇමරිකානු ජාතික තයිජල් වොටසන් පවසනුයේ මෙවත් පැහැර ගැනීම් මින් පෙරත් සිදු වූ ඇති බවයි. මූල පවසන ආකාරයට 1937 දී අතුරුදෙන් වූ ගුවන් පුරෝගාමියක් වන ඇම්බියා ඉයර්හාටි

තේ සිද්ධිය, 1944 දී ඉංග්‍රීසි ඕඩයේ දී අනුරුදන් වූ තුරවාදක කණ්ඩායම් නායකයෙකු වන ගෙලන් මිලරුගේ සිද්ධිය, 1945 දී බැල්මේපුබා හි දී එක්සත් ජනපද නාවික හමුදාවේ යානයක් අනුරුදන් වීමේ සිද්ධිය සහ 1978 දී ඔස්ට්‍රේලියානු ජාතික විසින් භැවිරිදී ගුවන් නියමලෙකු වූ පෙරිරික් වැළෙන්ටික් ගෙ අනුරුදන් වීමේ සිද්ධිය මෙම කරුණු සනාථ කිරීමට යොදා ගත හැකි බවයි.

### සැස්නැබර් 9/11 වර්ගයේ ප්‍රහාරයක්

සමහර අදහස් දක්වන්නන් අනුව මෙය ඉරානය ට දෙපාස් පැවරීම සඳහා රුහුයලය විසින් සිදු කරන ලද්දක් බවයි. මෙවන් කුමන්තුකාරී කටයුතු රුහුයලය විසින් සිදු කරන බව ඔවුන් ගේ අදහසයි. ඒ වගේම ඔවුන් දක්වන තවත් අදහසක් වනුයේ 2013 සිටම වෙළේ අව්‍යාපිත හිඹුරුයක මැලේසියානු ගුවන් යානයකට සමාන ගුවන් යානාවක් තිබූ බවයි.

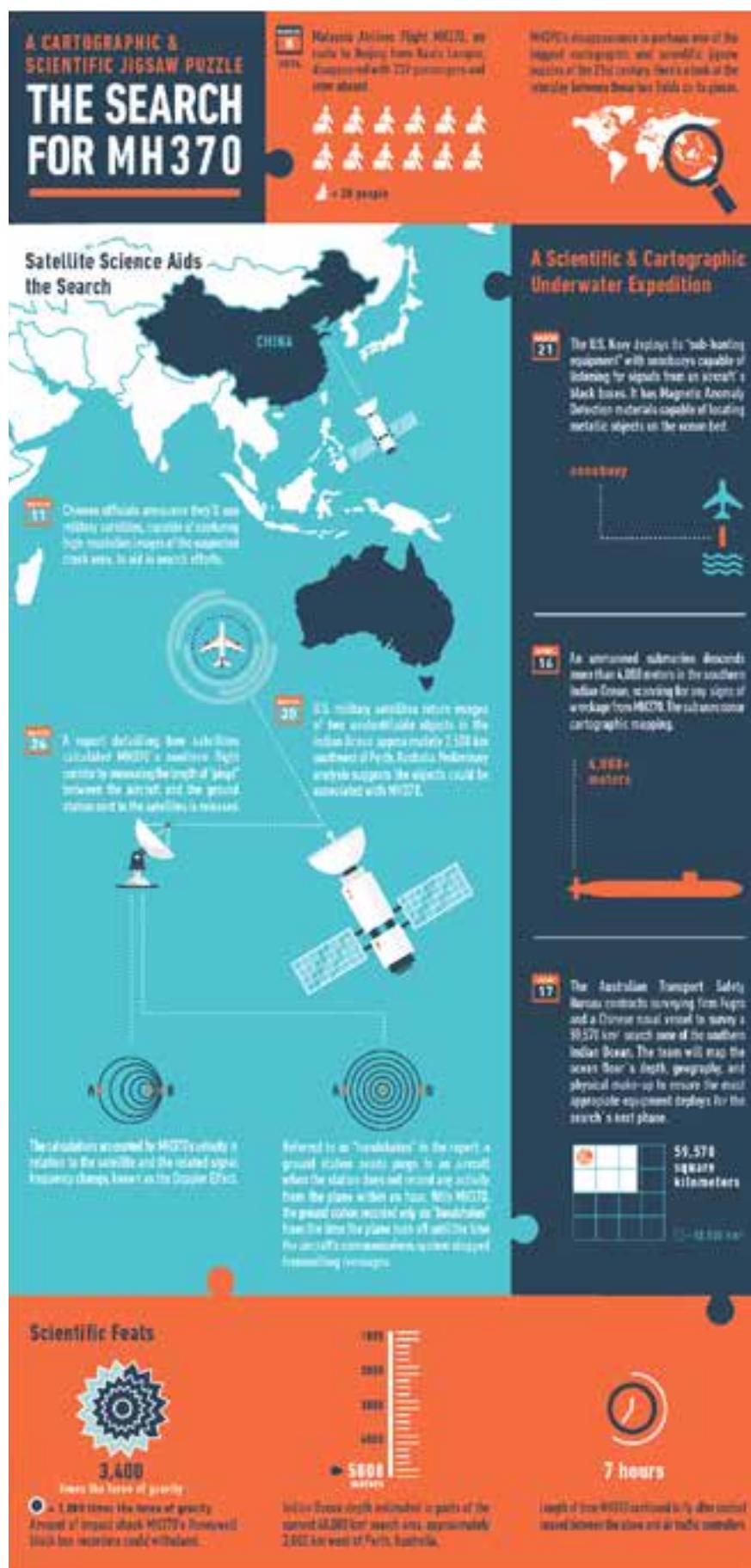
### අලරුකානු රහස් බිත්තු සේවයේ වැඩක්

එත්කට විපක්ෂයේ සිටි මහතිර මොහොමඩ් බිලොග අඩවියකය සඳහන් කර සිටියේ ඇමරිකානු රහස් ඔත්තු සේවය මේ සම්බන්ධයෙන් යමක් දන්නා බවයි. ඒ වගේම මහුව අනුව බෙකිං ගුවන් සමාගමේ ගුවන් යානා උරස්ථාව හැසිරිමේ හැකියාව ඔවුන්ට තිබෙන බවයි. නැවීන තාක්ෂණයන් සමඟ මෙම අනුරුදන් වීම සම්බන්ධ තොරතුරු නොමැති වීම පුදුමයක් බව මහු තවදුරටත් සඳහන් කර සිටි.

මෙම අනුරුදන් වීම සම්බන්ධයෙන් ඉහත සඳහන් ආකාරයේ නොයෙකුන් අදහස් පලවී ඇති මූල්‍ය ඒවා කොතාරම් දුරට සත්‍යාදයි සඳහන් නොවේ. එලෙසම මේ අදහස් පළ කරන්නනට ද ඒවා සත්‍ය බව ඔජ්පු කිරීමට තිවරදී සාධක නොමැත. බොහෝ කරුණු ලෙස්ක අවධානය යොමු කර ගැනීමට ගොනන දද දේ බව ද පෙනේ. කෙසේ වෙතත් මේ වන තෙක්ම මෙම ගුවන් යානයේ අනුරුදන් වීම තවමත් අතිරහසක් වන අතර එය සොයා සිදුකරනු ලබන පරීක්ෂණ ද නවතා දමා තිබේ. මේ ලෙස්කයේ ඉතිහාසය සළකා බැලීමේදී ගුවන් නොවීසදුණු අතිරහස බොහෝමයක් තිබෙන අතර සමහරක් සිද්ධිය පසුකාලීනව හෙළිදරව් වී තිබේ. අප භට තිබෙන්නේ මෙය කාලයට හාර දී බලාගෙන සිටීමයි.

ඉජාර ගුණවර්ධන  
කළමනාකරු

ගුවන් සේවා සහ ප්‍රවාහන ශිල්පම්





නෙරංජ සේල් තිරාණගම

## හිමාල කදු අතර මියාකර කරන ඉලාංකෝය ගුවන නියමුව

ගුවනේ පියාසැරීම සිහිනයක් ව තිබූ කාලයක කුරුලේන්ටේ හියාකාරකම් නැරඹීමට කුම්මි එක් කුඩා දැරුවෙක ඒ සිහිනය සැබු කරන්නට උත්සාහ දැරුවේ විල්බර රසිට් හා සිවිල් රසිට් සහෞදරයන් ගුවන් යානාය තිපැද්වීමට දැනු කිහිපයකට පෙර ඇත්තු යැයි පැවසුවෙත් ඔබ පුදුම වනු ඇත. ඔවෝ ලිලියන්කාල් නම් ජර්මන් ජාතික මේ මා විදාහෘයා 1891දී ගළයිඩිරය තිර්මාණය කළ අතර මහු 1896දී පරියේෂණ අත්දාහා බැලීමකදී සිදුවූ දේශීයක් හේතුවෙන් මරණයට පත්ව තිබෙනවා. වර්මානයේ අප ගමන් කරන ගුවන් යානා තිර්මාණය වුරේ 1906දී රසිට් සහෞදරයන්ගේ පරියේෂණ ප්‍රතිච්ලයක් ලෙසයි. කෙසේ වෙතත් අද අපි කතා කරන්නේ ගුවන් යානා පිළිබඳව නොවේ. ගුවන් යානා පදනම්ත් දැඩි වගකීමක් සහිත හාර දුරය කරන්වායා ඉටු කරන ගුවන් නියමුවන් අතර ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම ව්‍යාපෘති වෙත ප්‍රතිච්ලියා ඇති ප්‍රතිච්ලියා වනු පුවිණීමේ ගුවන් නියමුවන් අතර වන පුවිණීමේ ගුවන් නියමුවෙක පිළිබඳවා විය.

ලෝක ජනගහන අධික රටවල් දෙකක් වන බීඟය හා ඉන්දියාව අතර හිමාලයේ පිහිටා ඇති භූතානය ස්වභාවික පරිසරයට මුල් තැන දෙන සාමකාම් බොඳීද රටක්

වේ. එරටේ අන්ත්‍රික්‍රම ව්‍යවස්ථාවට අනුව වනාන්තර 60% ක ප්‍රතියෙක් තිබීම ආකෘතිය වන අතර මේ වන විට රටේ වනාන්තර ප්‍රතිඵලය 72%කි. එම නිසා බූතානය ලොව ඇති එකම කාබන්ඩියාසිඩ් උදාසිනා රට බවට ද පත්ව තිබේ.

ලෝකයේ ඇති අභියෝගක්මක ගුවන්තොටුපලවල් අතර ඉහළම ස්ථානයේ සිටින බූතානයේ පැරො ගුවන් තොටුපලට ගුවන් යානාවක් ගොඩ බැස්වීමට හා ගුවන්ගත කිරීමට හැකියාව ඇති ගුවන් නියමුවන් අට දෙනා අතර ශ්‍රී ලංකිකයෙක් සිටින බව දන්තේ සිටින්තේ අල්පයක් වන්නට පුළුවන. ස්වභාවික පරිසරයට ඉඩ දෙමින් ගොඩනාගේ ඇති ප්‍රාථි රාජ්‍යයක් වන භූතානයේ වෙශෙන එකම ශ්‍රී ලංකිකයා ද කිහිකාන් තෙරංජ පෝල් තිරාණගමයි.

පැරෝ ගුවන් තොටුපල එම රටේ ඇති එකම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල වන අතර එය පිහිටා ඇත්තේ පැරෝ වූ ගා ඉයුරු ඇති ඉනා ගැඹුරු මිටියාවතකයි. මෙම ගුවන් තොටුපල පැරෝ සිට අඩ් දහඟට දහසක් උඩ කුද පන්ති අතර



පිහිටා ඇති අතර 1968දී ඉන්දියානු දේශ සීමා මාරුග සංවිධානය විසින් තුනාන රාජකීය රුපය වෙනුවෙන් හෙළිකොට්ටර් මෙහෙයුම් සඳහා මෙම ගුවන්තොටුපල ගොඩනාවා තිබේ. පැරේෂ් ගුවන් තොටුපල මුහුදු මට්ටමේ සිට අඩි 7332ක් උසින්ද මිටර් 3900 ක් දිගු ගුවන්තොටුපලක් ද සහිතයි. 1981දී ස්ථාපිත දුරකාරි ගුවන්සේවය එරට ප්‍රථම ගුවන් සේවය වන අතර 2010දී තුනාන ප්‍රථම පොදුගැලික ගුවන් සේවය වන Bhutan airlines ගුවන් සේවය ආරම්භ කර තිබෙනවා. මෙහි ගුවන් බාවනපරිය මිටර් 1964කි. 2010 වසරේ වර්ලන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලක් ලෙස පත් වූ පැරේෂ් ගුවන්තොටුපලල්, දැනට ගුවන් කටයුතු සිදු කරන්නේ Airbus A319 යානා සහ ATR 42 යන යානාවන් වලින් පමණයි. 2018 මාරුතු 4වන දින මැලේසියාවේ අන්හදා බැලීමක් ලෙස A320NEO ගුවන්යානාව ද ගොඩබස්වා තිබුනේ සාර්ථක ප්‍රතිඵල ලබා දෙමින්.

1976 ජූනි 17 වන දින පුද හමුද මැලියාරි කරු තිරාණයම මහනා හා එම මැතිණියගේ කණිවු පුත් ලෙස උපන් නෙරංඡ කුඩා කාලයේ සිමම ගුවන් තියුමුවෙකු වශයෙන් සේවය කිරීමට සිහින මැවිච් මුහුට වයස අවුරුදු හතේ දී තම පවුලේ අය සමඟ ස්විසරිප්ලන්ත් බලා ගිය ගමන්දිය. කොළඹ යාන්ත පිතර විද්‍යාලයේ ඉගෙනුම ලැබූ මුහු ලන්ඩින උසින් පෙළ තදාරා වයස අවුරුදු දාහතේ දී රත්මලාන උපාලි ඇශ්‍යෝගීන් හා සම්බන්ධවී කිහිපාන් හිරන්ත පෙරේරා යටතේ ගුවන්යානා පැදිංචි පිළිබඳ මුලික මුහුණුව හා දැනුම ලබා ගත්තේය. ඉන්පසු ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් තියුමුවෙකු වශයෙන් සේවය කොට පසුව කැනඩාවේ වෙරෝන්ටෝ හි Island Air, කැනඩාවේ වෙරෝන්ටෝ හි Canadian Flyers, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ග්ලොරිඩා හි Comair කුරුකියේ ස්ථාන්බුල්

හි Onur Air යන ගුවන් සේවන්හි සේවය කර ඇති අතර මේ වන විට බුතානයේ පැරේෂ් හි Bhutan Airlines ගුවන් සේවයේ සේවය කරයි.

2004 වසරේ ගල්කිස්ස උසින් බාලිකා විද්‍යාලයෙන් අධ්‍යාපනය ලැබූ අවන්ති ලිලාමනි පෙරේරා මෙනෙවිය හා විවාහ වූ ඉනා ප්‍රිතිමන් සාමකාම් ජ්‍යෙෂ්ඨයක් ගෙවන නෙරංඡ දියණියන් දෙදෙනෙකුගේ ආදරණීය පියෙකු වෙයි.

ගුවන් තියුමුවෙකු වශයෙන් ගෙවන ජීවිතයේදී මුහු ව්‍යාත් අත් දිනින්නේ ගුවන් මගින් හා සම්බන්ධ අද්දුකීමිය. මුවන් ගුවන් තියුමුවෙකු දෙස බලන ආකාරය හා මුවන්ගේ ප්‍රහැදිකාවය උක්වන ආකරයට මුහු බෙහෙවින් ඇශ්‍යෝගී කරයි.

ගුවන් තියුමුවරයෙකු ලෙස මුහුගේ ගුරුවරයා බවට පත් වන්නේ කිහිපාන් එල්ලේම් ජයවර්ධනයන්ය. වෘත්තිය පිළිබඳවත් ජ්‍යෙෂ්ඨ පිළිබඳවත් නෙරංඡ, කිහිපාන් එල්ලේම් ජයවර්ධනයන් ලැබූ පත්තරය මුහුගේ සාර්ථකත්වයේ රහසයයි. බුතාන එය ලයින්ස් හි Sangay wanchuk, Chenga, Karma Dupchu යන කිහිපාන්වරුන්හා තුනාන civil

aviation හි රාජකාරීයේ තියුතු ශ්‍රී ලංකික කිහිපාන්වරයෙකු වන Mohamed Ameen මහතාත්, මුහුගේ කළුහාන මිතුයන් වන දිපාල් වින්ටෝ ජේවාගම, කැඹුම් අතුකේරාල යන කිහිපාන්වරුන්හා සහ මුහුගේ සොහොයුරුරකු වන කිහිපාන් රුග ගමීන්ද තිරානගම යන ගුවන් නියමුවරයාත් නෙරංඡ නියමුවෙකු ලස ඉදිරියට යන ගමන් දී මුහුට සහයෝගය හා මග කියා දුන් කිහිපාන්වරුන් වේ.

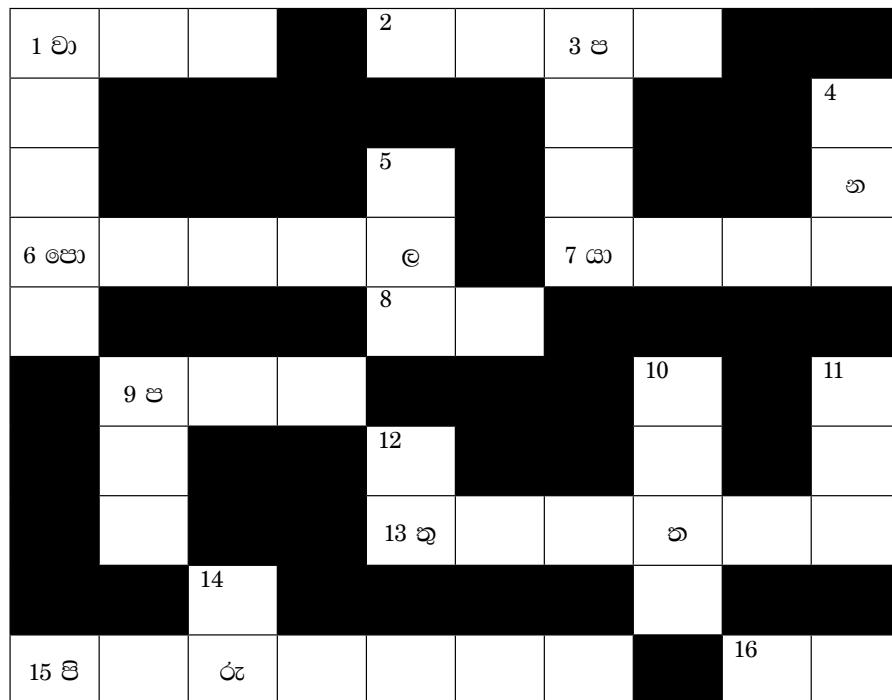
කිහිපාන් නෙරංඡගේ අවසන් බලාපොරොත්තුව වන්නේ මුහු විශ්‍රාම ගිය පසු නැවතත් තම මවිටට පැමිණ දුර්පත් අසරණ දරුවන්ගේ අධ්‍යාපනය සඳහා පාසලක් ව්‍යවහ කිරීමයි. එය කැනඩා රුපයේ මුහුගේ ලගම ගිතවතුන් හා මිතුරන්ගේ දායකත්වයෙනුන් ආරම්භ කිරීමට මුහු බලාපොරොත්තු වෙයි. මේ වන විටත් ශ්‍රී ලංකාවේ වෙසෙන දුර්පත් දරුවන්ට අධ්‍යාපනය ලැබූමට මුළුමය වශයෙන් උපකාර කරමින් නීඛඩ මෙහෙවරක් සිදු කිරන්නේ මුහුගේ නීඛඩමානිත්වය විදාහා දක්වමිනි.

#### තිලිණි මිහෙපල



## දැනුම මතින්න තැගි දිනන්න

දුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 02



### පහතට

01. අතිනයේ දුවන්නොටුපුල යන්නට මෙම නාමය නාවිත කර ඇත
03. දුවන්කාව නිපදවීමේ දී මොවුන්ගේ වෙන රාජ සැලක්කාලට ගෙ බවට සාක්ෂි ඇත
04. බෙලුන නිශ්පාදනයේ ආරම්භය මෙරටින් සහිතුහන් විය
05. බ්‍රූත්‍යා පෙන සමයේ නාවිත කළ ප්‍රත්තාම දිස්ත්‍රික්කයේ පිළිට දුවන්නොටුපුලකි
09. 2014 අංක 10 දැන ..... ව අනුව ශ්‍රී ලංකාවට ඇයන් ගුවන් ක්‍රියාත්මක කටයුතු ශ්‍රී ලංකා සිව්ල දුවන්සේවා අධිකාරිය වෙත පැවත්වේ
10. ජල පාලියායේ මත මෙම මාදිලු දුවන්කාව ගොඩබැස්ස්විය නැඟීය
11. දුවන්කාව ගොඩබැස්ස්වීමේ දී නා දුවන්ගේ ත්‍රිත්ව දිගුව ඉතා වැළැගේ වේ
12. දුවන්කාවට වම් පස වියාපන් වල ඇති බල්බියෙන් මෙම ආලෝකය තිබුණ්වේ
14. එස්ථාර නාශ්පතිය ගැඹුනාගැනීමට පෙර මෙම රාජ උපයෝගි කරගතිම් ගෙන නාවික කටයුතු මෙහෙයුවා ඇත

### හර්හට

01. වාකුගෙලයේ ප්‍රතිරෝධීය හා පොලොවෙන් අයිතිකරුනාව ආකර්ෂණය ඇඟිචුම්න් ..... තුළ සැටිසරුන වස්ත්‍රවක් දුවන්කාවක් මෙස තැබුවේ නැතිය
02. පක්ෂීයාගේ මෙම කොටස නිරීක්ෂණය අතිත මිනිසාට දුවන් කාඩාව නිපදවීම ඉවහා විය
06. මධ්‍යම පළාතේ පිළිට මෙම ජලය වෙත අභ්‍යන්තර දුවන් ගමන් සිදුකරයි
07. මෙටර තුනාර් පළාතේ පිළිට ප්‍රධානම අභ්‍යන්තර දුවන්නොටුපුල පිළිට දිස්ත්‍රික්කයයි
08. ජ්‍යෙෂ්ඨත්ර දුවන් ගමනාක තිරිතවන මිශ්‍යෙකු තම ගමන් බෙලපෙන් මෙම අනුමැතිය බ්‍රාගා දුනුය
09. සැපනාය අශ්වදේශ්වරයේ පිළිට අභ්‍යන්තර දුවන්නොටුපුල මෙනම්න නැඳුව්වයි
13. මෙටර පුරුම දුවන්කාව දුවන්ගේ ත්‍රිත්ව ශොඳුගත්තේ මෙම පිරියයි
15. දුවන් ගමන් පාලනය සඳහා අවශ්‍ය එස්ථාර තරාග සම්පූෂ්ඨණය මෙම උස් කද මුදුන් සිට ශියාත්මක කරයි
16. දුවන් අවශ්‍ය නිරීක්ෂණය කටයුතා සිදුකිවීමට ඇව්විකානු රුපය විසින් ස්විචිත කළ ආයතනය මෙනම්න නැඳුව්වයි

නම	:	.....
පොදුගලික ලිපිනය	:	.....
දුරකථන අංකය	:	.....
පාසල	:	.....
පාසල් දුරකථන අංකය	:	.....
පන්තිය	:	.....

විද්‍යාල්පතිතමා / තුමය ගේ අත්සා (නිලමුවා සහිත)

## කොත්දේසි

- 1 මෙම ප්‍රහේලිකාවට විසඳුම් ලබාදිය හැක්කේ පාසුල් සිං සිසුවියන් සඳහා පමණි.
- 2 ගුවන්සර සගරාවෙහි 18 වන කළුපයෙන් සකසා ගත් ජායා පිටපතක සම්පූර්ණ කරන ලද ඔබගේ නිවැරදි විසඳුම් ඔබේ උත්සාහයක් බවට පාසල් විදුහල්පතිතමා / විදුහල්පතිතම්ය විසින් සහතික කළ යුතුය
- 3 සැම විසඳුමක් සමගම මෙන් සඳහන් කුපනයෙන් සකසා ගත් ජායා පිටපතක් හෝ එහි කරුණු අධිංග වන පරිදි ඔබ විසින් සකසා ගත් කුපනයක් නිවැරදිව පුරවා මිශ්‍රම කවරයක බහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීය වෙන එවිය යුතු අතර මිශ්‍රම කවරයේ වම් පස ඉහළ කෙළවරේ “ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 02” ලෙස සඳහන් කළ යුතුය.
- 4 නිවැරදි විසඳුම 2019 ජනවාරි මස 31 දිනට ප්‍රථම පහත ලිපිනයට එවිය යුතුය  
නියෝජිත ප්‍රධාන සංස්කාරක  
ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව  
සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කම්ටුව  
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීය  
අංක 152/1, මිනුවන්ගෙන් පාර  
කටුනායක
- 5 නිවැරදි විසඳුම් අතරින් කුසපත් අදිමක් මගින් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 05 දෙනෙකු තොරා ගැනේ.
- 6 “ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 02” හි නිවැරදි විසඳුම සහ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 19 වන ගුවන්සර කළුපයෙහි පළ කරනු ඇත.
- 7 ජයග්‍රාහක ද පුනුන් වෙනුවෙන් වටිනා තුළ පිරිනැමීමට සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කම්ටුව කටයුතු සංවිධානය කර ඇත.

## ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 01 - විසඳුම

1 ඉ	න්	ස්	න		2 කො	ව	න්		3 බේ	
ත්					ග්				සි	
4 ඩී	ය				ග		5 බී	පී	ං	
යා		6 ම	න්	ත	ඡ				7 ක	
ව		සි							ස්	
	ක				8 මො	න්	ගෝ	9 ලි	යා	ව
10 පී		ල			න්			ය		එ
ව		සී			ටි			ඩි		
	11 ග	ව	න		යා				12 රා	
14 ඇ	ඩ	සී	න්	ඩා	ඁ්		සි	යා	ව	නා



# හමුදා ගුවන් යානයක අනතුරට පතවුණුත තියෙලුවා බේරෙන්නේ කොහොමද?

මියාලා යුධ ගුවන් යානා ගැන තොරතුරු දැනගැන්න පුගක් උනන්දුයි නේ. සමහර විට අහලත් ඇති යුධ ගුවන් යානයක් කඩන් වැටුණාම නැත්තම් අනතුරට ලක්වුනාම ඒකේ නියමුවා ස්වයංක්‍රීයව යානයෙන් ගුවන් වෙලා ජීවිතය බෙර ගත්ත කියන කතාව. නමුත් ඒක සිද්ධ වෙන්නේ කොහොමද කියන එක ප්‍රශ්නයක් ද? ඒ ගැන පැහැදිලි කරන්නයි අපි සූදානම් වෙන්නේ.

විශේෂයෙන්ම ප්‍රස්ථිය ගුවන්සර කළාපයෙන් අප ආරම්භ කළ පැනයට පිළිතුරු තිරය ඔස්සේ පළවු ගුවන්යානාවක් හැඳි ගොඩබැස්සවීමකට ලක්කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ උපියට විශාල පායක පිරිසක් ප්‍රතිචාර දක්වා තිබූ අතර යුධ ගුවන් යානාවක් අනතුරට ලක්වුනාම ඒකේ නියමුවා ස්වයංක්‍රීයව යානයෙන් ගුවන් වෙලා ජීවිතය බෙර ගත්ත ආකාරය තැබෙන අනතුරුවා බේරෙන්නේ.

ගනනාවක්ම ගුවන්සර ව ඉදිරිපත් වෙලා තිබුනා. මේ එයට ප්‍රතිචාරය යි.

දැනට තැවින ප්‍රහාරක යානා වල හාවිත කරන ස්වයංක්‍රීය ඉවත්වීමේ අසුන් (Ejection Seat) සංක්ලේපය මුළුන්ම ඉදිරිපත් කරලා තියෙන්නේ මෙයට වසර සියයකට විතර ඉස්සර, ඒ කියන්නේ වර්ෂ 1920 තරම් ඇත් කාලයේදී ආනයෝගී මුශ්‍රේමර (Anastase Dragomir) කියන රුමීනියානු ජාතිකයා විසිනුයි. නමුත් මෙම තාක්ෂණය රිසිට සහෙළදරයන් යාන්ත්‍රික ගුවන් යානාව හඳුන්වා දුන් මුල් කාලයේ පැවත්ම විශිෂ්ට පර්යේෂණ වලට ලක් වෙමින් තිබුණ්න් දෙවන ලෝක යුද්ධ වකවානුවේදී තමයි වැඩි දියුණු වෙලා තියෙන්නේ. ඒ ප්‍රති ප්‍රහාර හමුවේ විනාශ වන යානා වලින් නියමුවා බෙරා ගැනීමේ දැක් අවශ්‍යතාවයක් ඉස්මතු වූ නිසා විය හැකියි. මුළුන්ම මේ ගැන පර්යේෂණයක් සිදුකරල තියෙන්නේ 1929 අගෝස්තු

මාසයේ දී. ඒ ප්‍රංශයේ පැරිස් නූටර මිලි ගුවන්තොටුපොලේ දී.

මෙම තාක්ෂණයෙන් ඇති වාසිය තමයි අති තැවින ගුවන් ප්‍රහාරක යානා ගබ්දයේ වේගයට් වඩා වැඩි වේගයකින් ගෙන් කරන නිසා ඒ වෙශ්‍ය යානයක් අනතුරකට ලක් උනොත් එයින් නියමුවාට බේරෙන්න මෙම අසුන් නිසා හැකියාව ලැබෙන එක. විශේෂයෙන්ම අධික වේගයෙන් යන ගුවන් යානයක යම් අනතුරක් සිදුවානාම නියමුවාට බේරෙන්න තියෙන එකම ක්‍රමය තමයි එලියට පත්තින එක. ඒක ඉතාමත් අනතුරුදායක තන්වයක්. මොකද ගුවන් යානයෙද වේග අධික නිසා එහිදී ඇතිවන ක්‍රමණක ත්වරණය නිසා නියමුවාගේ ජීවිතයට පවා හානි වෙන්න පුළුවන් අවස්ථාව වැඩියි. ඒ නිසා තමයි මෙම අසුන් ක්‍රමානුකූලව යාන්ත්‍රිකව ගුවන්වන විදියට සකස් කරල තිබෙන්නේ.

සාමාන්‍යයෙන් මේ කුමය හඳුන්වා දීමත් සමග හඳුසි ගුවන් අනතුරකදී ගුවන් යානය විනාඩ වෙන්න කළින් මේ අපුන නියමුවා සමග ගුවන් යානයෙන් ඉවතට ස්වයංක්‍රීයවම විසි වෙනවා. පසුව ආසනයට ම සම්බන්ධ කරල තියෙන පැරණුටයක් දිග හැරීමෙන් පස්සේ නියමුවාට නිරුපදිතව පොලොවට ලැඟ වෙන්න අවස්ථාව තියෙනවා.

එම වගේම සමහර විට ජායාරූප ආදියෙන් පායික ඕනෑම දැක ඇති සාමාන්‍ය ප්‍රහාරක යානයක නියමුවා සහිත කුටිය වසාගෙන තියෙන විනිවිද පෙනෙන ආවරණයක්. නියමුවා වසාගෙන තියෙන විනිවිද ජේන ආවරණය ගුවන් සේවාවදී හඳුන්වන්නේ Canopy කියලා. ඉතින් නියමුවා ඉවත් වෙන්න ඉස්සෙල්ලා මේ අවරණය යානයෙන් ඉවත් වෙනවා නැතිනම් එයින් නියමුවාට හානියක් වෙන්න පුළුවන් හින්දා. Canopy එක අභිතව සවිකරලා තියෙන සියුම් පුපුරන ඉව්‍යයක් මගින් එය පුපුරා හැරීමත් සමග තියමු අපුන එලියට විසිවෙනවා. ඉතින් බලන්න කෙතරම් සියුම් ක්‍රියා ගනනාවක් නියමුවා අපුන ඉවත්වීමේ ලිවරය ක්‍රියාත්මක කළවීම සිදුවෙනවාද කියලා. මේ එකක් හෝ හරියාකාරව සිදු වුන් නැතිනම් නියමුවාගේ ජ්‍රේත් අනතුරු. එම වගේමයි මතක තියාගන්න මේ ක්‍රියාවලියට ගතවෙන්නේ ඇසිරිය හෙළන කාලසීමාවක් කියන එක.

මෙම අපුන ඉතා වේගයෙන් ඉවතට විසිවෙන්නේ එහි සවිකාර ඇති රෝකට්ටුවක් ආධාරයෙන්. සම්පිළිනය කරන ලද වාතය ආදි විවිධ ක්‍රම පැවතියන් මේ වන විට හාවතා වන්නේ රෝකට්ටු මත පදනම් වන තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයක්. මෙය සත්‍ය කිරීම විවිධ ක්‍රම හාවතා කරනවා. අපුන මැදි පැන්තෙන් හෝ ඉහළ ඖ්‍ය ලිවරයක් ඇදීම මගින් මෙම ක්‍රියාව සිදුකළ හැකියි. බොහෝ අවස්ථා වල නියමුවාට ඉතා ක්ෂේපකව පහසුවෙන් හැසිරවිය හැකි අන්දමින් ලිවරය සේපානගත කරන්නට ගුවන් නියමුවා කටයුතු කරනු ලබනවා. ඉන්පසු අපුන හා සම්බන්ධ රෝකට්ටුව තියාත්මක වි නියමු අපුන එලියට විසි වනවා. එහිදී නියමුවාගේ පාද මෙම අපුනට හිර කර ගැනීම සිදුකළ යුතුයි. නැතිනම් නියමුවාගේ පාද වලට තුවාල වෙන්න පුළුවන් අවස්ථාව වැඩියි.

ඇත්තටම මෙම කුඩා රෝකට්ටුව මගින් නියමුවා තවත් අඩු 150 ක් පමණ උසකට එස්වීම සිදු වෙනවා. ඉන්පසු ආසනයට සම්බන්ධ කුඩා පැරණුවය



දිග හැරී නියමුවාගේ වෙශය අඩු කරන අතර අපුන සමබර කිරීමට ද එමගින් හැකියාව ලැබෙනවා. ඉන්පසු නියමිත උසට නියමුවා සහිත අපුන ලගා තිබූ ප්‍රධාන පැරුණුව දිග හැරීමත් සමඟ නියමුවා හා අපුන වෙන්වනවා. අනතුරුව මෙනක් වෙලා නියමුවා නිරුපදිතව බේරා ගත් අපුන බිම පතිත වී විනාභ වෙලා යනවා. අවසානයේ අපුනින් වෙන්වූ නියමුවා සාමාන්‍ය පැරුණුව කරුවෙකු ආකාරයෙන් පොලොව වෙත නිරුපදිතව ලගා වෙනවා.

මෙලෙස ඉවත් විමේ අපුන් හැම ගුවන් යානයකම සම්බන්ධ කරල නැහැ. අධිවේදී ප්‍රහාරක යානා වල විතරයි මේ උපාංගය තියෙන්නෙන. ඒ වෙශෙයි මගි ප්‍රවාහන වාණිජ ගුවන් යානා වලට මෙම සිද්ධාන්තය අදාළ වෙන්නේන් නැ.

යම් විදියකට යානය අනතුරු ලක්වෙනකාට නියමුවාට සිහිය හැකි උනොත්, නැත්නම් ලිවරයන් ක්‍රියාත්මක කරන්න බැරි අවස්ථාවකට නියමුවා පත්වෙලා හිටියෙක් මේ කුමයෙන් ඇති පලය මොකක් ද? ඔව් පායක ඔබට තියෙන පැනයක්. ඒ අවස්ථාවට පිළිතුරා විදියට පූර්ණ ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක වන ආසන මේ වෙන්කාට හැඳුන්වා දිලා තියෙනවා. මේ හිදී නියමුවා විසින් සැකිය කිරීමක් අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ. උදාහරණයක් විදියට නියමුවා යම් ගැටුණ කාරී අවස්ථාවක සිටියා නම් මෙම ස්වයංක්‍රීය පණ ගැන්වීම නිසා ඔහුගේ දිවි බෙරෙනවා.

වර්ෂ 1946 කාල වගේ ඉදාළා මේ අපුන් නිපදවන ප්‍රමුඛ සමාගමක් වන්නේ Martin-Baker සමාගමයි. ඔවුන්ගේ <http://www.martin-baker.com> යන වෙබ් ලිපිනය මස්සේ ඔබට අවශ්‍ය තොරතුරු/ දැනුම ලබාගනන්න පුළුවන්. අද වන විට මෙම අපුන නිසා ලොව පුරා නියමුවන් 7500 ක් විතර දිවි ගලවාගෙන තියෙන බව ඔවුන් පවසනවා.

අැත්තෙන්ම ගුවන් යානයේ ආසනය කියන්නේ නිකම්ම නිකම් අපුනක් වගේ පිටතින් බලන පායක ඔබට ලියන මට ඒ ගැන විස්තර දැනගනන්න කළින් පෙනුනට මෙක යානයට ඉතාමත් වැදගත්ම කොටසක්. ඒ වෙශෙයි මිලක් නියම කරන්න බැරි විටිනා ගුවන් නියමුවකුගේ ජ්‍යෙෂ්ඨ රදාපවතින්නේ මෙම කොටස මතයි.





ලොව ප්‍රථම දැන් රහිත ගුවන්නියමුවරිය ලෙස  
අනිශේක ලැබූ දීරිය කාන්තාව

## ජේසිකා කොක්ස (Jessica Cox)

ලෝකය හරිම අපුරුදි. ඒ, ඒ තුළ ඒවන් වන විවිධාකාරයේ පුද්ගලයන් නිසා. ඒ වෙනස ලෝකයට අවශ්‍ය වන නිසාම අපි සැවෙම සර්වසම හෝ සර්ව සම්පූර්ණ පුද්ගලයන් ලෙස මෙලොවට පැමිතෙන්නේ නැහැ. ඒ අතර ගාරිජික අඩුපාඩුකම් සහිත මෙන්ම මානසික අඩුපාඩුකම් සහිත පුද්ගලයන් ද සිටින අතර ඔවුන්ට තම නිදහස, අධ්‍යාපනය, ආඏාවන්, ජීවිතේ ඇතුළු කරා ගා වීමට නොහැකි සේම ජීවිත කාලය පුරා තවන් කෙතෙකුගේ සහය අවශ්‍ය වන්නේ තම ආබාධිතභාවය හේතුවෙන්. ඒත් ඔවුන් අතරින් සමහර පුද්ගලයන් තම බලාපොරොත්තු ක්වදාවත් අත් හරින්නේ නැ. එවැන්නන් තමයි ඔවුන්ගේ නම ජීවිතය නැමැති පොතේ රන් අකුරින් උයන්නේ, ඔවුන් තමයි ලෝකය වෙනස් කරන්නේ, ඔවුන් තමයි අතින් මිනිස්සුන්ට ජීවිතය ජයගන්න කියලා දෙන්නේ. ඇයන් එවැනි කෙනෙක්, දීරිය කාන්තාවක්

1983 පෙබරවාරි 2 වැනි දින ඇමරිකාවේ උපත ලද ඇය තමින් ජේසිකා කොක්ස (Jessica Cox). උපතිනම් දැන් අහිම්ව ගියේ ඇයි ඇයි වෛද්‍යවරුන්ට එදා වැටුපුන් තැන් ඇය එය වටහාගත් බව පසක් වන්නේ මූලු ජීවිත කාලය තුළම සිහිනයක්ම පමණක් වන දැන් යුගල ඇය තම පාද භාවිතයෙන් ලගා



කරගත් ආකාරය අතිශයින්ම විස්මින බැවිනි. ලොව ප්‍රථම දැන් රහිත ගුවන් නියමුවරියක්, වයිකොන්බේර් කුප පරි සම්මාන ලාභියක්, ලේඛිකාවක්, අනිශේරුණ දේශීකාවක් ලෙස ඇයට කළ හැකි දැ, කළ සියල්ල ඉහත මිනිස්සුන් ඇපු ප්‍රශ්නයට ලබා දී ඇති අනර්ස පිලිතුරකි.



“මං නොචිකාලේ මිනිස්සු නැමොම බුහුගලයෙන් ඇපුවේ මොහවුද බියාට කරන්න පුවුවන් කියලා”

“මං කවඩුවත් මං ගැන දුක්  
වුණේ නෑ. ආත්මාභුතම්පාට  
අවශ්‍ය නෑ”

කුඩා කළ සිට නර්තනට ඇශ්‍රුම් කළ ඇ පෙර පාසලේ නර්තන ප්‍රසංගයක දී තමන් පසු පෙළට දමන්නැයි ගුරුවරියගේ න් ඉල්ලා සිටියේ කම ආබාධිත බව සැගවීමට වුවත් එදා ඇය ඉදිරි පෙළ නර්තනයට යොමු කළ ගුරුවරිය ඇගේ දක්ෂතාව සියල්ලන් ඉදිරියේ පෙන්වීමට අවස්ථාව සලසා දුන් අතර ඒ ලැබූණු ආත්ම විශ්වාසය තමන්ට බොහෝ වැදගත් වූ බව ජේසිකා පවසන්නේ ඉමහත් ගෞරවයකිනි.

අවු 10 දී පාසලේ වයිකොන්බේෂ සටන් කළාව පුහුණුවේම් ආරම්භ කරන ඇය අවුරුදු 14 දී පලමු කළ පටි සම්මානය ලබා ගන්නවා. වර්තමාන පාසැල් සිසුන් අධ්‍යාපන කටයුතු සමග පමණක් කාර්යාලුල වන සමාජයක ඇය ආබාධිත තත්ත්වයේ සිටියද අධ්‍යාපන කටයුතු සමග බාහිර ක්‍රියාකාරකම් සිදු කළ ආකාරය තුන සිහු සිහුවන් හට අගනා ආදර්යයකි.

උසස් අධ්‍යාපනය හැදැරීමට ඇරිසේෂනා විශ්ව විශ්වවිද්‍යාලය (University of Arizona) ඇතුළත් වන අතර එහිදී ද නැවතත් වයිකොන්බේෂ පුහුණුවේම් නොකඩවා සිදුකළ ඇය විශ්වවිද්‍යාලයේ American Taekwondo Association Club මගින් දෙවන සහ තෙවන කළ පටි සම්මානය ලබා ගන්නවා.

ඉන් නොනැවති 2005 වර්ෂයේ මිනෝවිද්‍යාව පිළිබඳ උපාධිය ලබා ගන්නා ඇයගේ රේලඟ ඉලක්කය වූයේ රියුරු බලපත්‍රය ලබා ගැනීමයි.

මට දෙයක් කරන්න අවශ්‍ය වුනාම ඒක කරන්නේ කොහොමද කියලා තෙවෙයි එහි අවසාන ප්‍රතිඵලය දිනා විතරයි මං දකින්නේ

ජේසිකා කැමැත්ත දැක්වූයේ අත් නැති පුද්ගලයන් සඳහා විශේෂයෙන් සකස් කළ වාහනයකට වඩා සාමාන්‍ය වාහනයක් පැයැවීමටයි. එම තිසා ඇය රියුරු බලපත්‍රය ඉල්ප්‍රම් කරන්නේ සාමාන්‍ය වාහන සඳහා. එම පරීක්ෂණයෙන් ඉහළම ලක්ෂු සමග සමන් වුවත් සරියකට පසුව තාවකාලිකව බලපත්‍රය අන්තිච්චවන්නේ අතිරේක පරීක්ෂණ දෙකකට මුහුණ දීමට සිදු වෙමිනි. මෙයින් තවත් පන්තරය



ලබා ගත්තා ඇය සිහින මැව්වේ ගුවන් නියමුවරියක් වීමටයි. දැඩි කුපෙම්, අසාව, උත්සාහය හැම්වේ අවුරුදු 3ක පුහුණු කාලයකින් අනතුරුව 2008 ඔක්තෝම්බර 10 ලෙස පළමු දැක් රහිත ගුවන් නියමුවරිය ලෙස ගිනස් වාර්තාව පිහිටුවන්නේ ඇය හාරසියයක කැපවීමේ හා පුහුණුවීමේ ප්‍රතිඵලක් ලෙසිනි.

ඇය තම දැන් භාවිතයෙන් සිදු කරන සියල්ල ඉකාමත් පුරපුරුදු ලෙස සිය දෙකකුල් වලින් සිදුකරන්නේ කාතිම දැන් පවා ප්‍රතික්ෂේප කරමිනි.

*"when I made that decision to leave my prosthetic & arms behind" It changed my life ඒ ඇගේ වචන වලින්ම මාධ්‍යම අදහස් දැක්වූ ආකාරය*

තම පාද ආධාරයෙන් පියානේ වාදනය මෙන්ම පරිගණක යතුරපුවරුව (keyboard) මගින් විනාඩියකට වචන 25 ක් සටහන් කිරීම, මෝටර රථය ධාවනය, ගුවන් යානය පියාසර කරම් සියල්ල සිදු කිරීමේ ඇගේ හැකියාව විස්මිතය.

වයිකොන්ඩ් පුහුණුකරු වන පැලික් (Patrick) සමඟ ආදරයෙන් බැඳෙන ඇය 2012 වසරේදී විවාහ දිවියට ඇතුළු වන්නේ තවත් ඇය වැනිනියන්ට ආදරය පිළිබඳ බලාපොරොත්තුව ලබා දෙමිනි.

I wasn't talking about normal things most brides talk about' I was talking about how I was going to invite those girls who were also born like me ඒ ඇගේ මුවින් පිටත දිරිය වැකියක කොටසක්

අහිප්පේරණ දේශීකාවක ලෙස රටවල් 20 කට අධික ප්‍රමාණයක සංචාරය කරමින් මිනිසුන් දිරියෙන් පුරවන්නට හ්‍යියා කළ ඇය 2012 වසරේ US Inspiration Awards for women සම්මානයෙන් සිදුම් ලබන අතර තම ජ්‍යේත කාඩ්‍රය තුළ මුහුණ පෑ අහියේග හා ඒ තුළින් උගන් දැ පිළිබඳ Disarm Your Limits කාතිය එමිදැක්වූවාය.

ඇය තම ජ්‍යේතය මෙන්ම ලේකය ද දිනා අවසන්ය. ආබාධිත යන වචනය ජේසිකාට කිසිසේන්ම ගැලපෙන්නේ නැත. ඇය හා සැසදු කළ අප සැබැඳු ආබාධිතයින් තොවේදැයි සිතෙන්නේ සියල්ල තිබියදින් අප සිදු කර ඇත්තේ මොනවද යන්න බැඳු විටයි.

සටහන : වාමිනි කුමාරතුංග  
<https://goo.gl/ykTjJL>





# විනයෙන දිය ගොඩ දෙකවම ඔවුන් ගුවන් ගානයක

ජල පෘත්‍ර මත සහ ගොඩිමෙහි පහසුවෙන් මෙහෙයුම් කළහැකි ගුවන් යානාවන් ගුවන් සේවාවේ දී ඉතා වැදගත් වේ. වින රජය සතු ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමක් වන අවශ්‍ය ප්‍රාග්ධන සමාගමක් වන Aviation Industry Corporation of China (AVIC) විසින් උහයතර ගුවන් යානා ක්ෂේරු තව මානයකට ගෙනයමින් ලොව විශාලතම උහයතර ගුවන් යානය හඳුන්වාදීමට සූදානමින් සිටී. වසර 2022 වනවිට මෙම ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීම තම සැලසුම බව එම සමාගම පවසයි.

මෙම උහයතර යානාවට AG600 ලෙස නම් කළ ඇති වින AVIC සමාගම දිය ගොඩ දෙකකිම සැරීසරමින් ඉතා ආසිරි ඉලක්ක වෙත පහසුවෙන් ලැගාවන්නට තම ගුවන් යානාවට හැකියාව පවතින බව පවසයි. එමෙන්ම මූහුදෙනි සිදුවන මූදා ගැනීමේ මෙහෙයුම්වලටත්, ගිනි නිවීමේ කටයුතුවලටත් හාවිතයට ගැනීමේ ද නිශ්පාදකයන්ගේ අලේක්පික අරමුණු අතර ඉදිරියෙන්ම ඇතුළු. තත්පර

20 ක් වැනි කෙරී කාරුයක් තුළ ජලය මෙවුක් වෛන් 12ක් ඉසිලින් ගිනි නිවීමේ කාරුයට හවුල් වන්නට තරම් කුසලතාවයක් සහිත AG600 යානාවට වරකට ජලය මෙවුක් වෛන් 370ක් ගබඩා කර එවැනි කටයුත්කකට යෙදෙන්නට තරම් අභ්‍යන්තර දු ගබඩාව විශාල එයට අමතරව හමුදා මෙහෙයුම්වලට අවශ්‍ය කාරුය මෙළිබා සහ හාන්ඩ් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහාත් යානය හාවිත කළ හැකිය. විශේෂයෙන්ම අති දුෂ්කර ස්ථානවල කෙරෙන මෙහෙයුම්වල ප්‍රවාහන අවශ්‍යකා සපුරා ගැනීම සඳහා ද මෙම යානාව අවැසි අංගේපාංග වලින් සන්නද්ධ තීමෙවයි. එමෙන්ම දිග දුර මුර සංවාර වල නිරතවීම, යුද සට්මැරිනවලට ප්‍රහාර එල්ල කිරීම, මුහුදුට බෝම්බ

හෙලීම, මුහුදේ ඇති බෝම්බ සේවීම වැනි යුධීමය කාරණා සඳහා ද මෙම යානය හාවිතයට ගත හැකි ලෙස වඩාත් උසස් උපතුම්ක අංග වලින් සන්නද්ධ කොට තිබීම ද විශේෂත්වයන් ලෙස හඳුන්වා දීමට පිළිවන.

යානයේ නිමාව පිළිබඳව කරුණු සෞයාබැලීමේ දී, නැවත ඉන්ධන පිරවීමෙන් තොරව වරකට කිලෝමීටර 4500ක දුරක් එක දිගට ගෙන් කරන්නට AG600 යානයට හැකියාව පවතින අතර එහි උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 500 ක්. තවත් වැදගත් කරුණක් වන්නේ, මීටර දෙකක් ග්‍රහලට එසවෙන මූහුදු රුල මත සිට ගුවන් ගත කිරීමටත් එවැනි රුල පෙළක් මතට ගොඩැමෙන් හැකි අන්දමේ කාක්ෂණයකින් සමන්විත වීමයි. ජල පෘත්‍රයක දී කෙරෙන මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යානයට අවශ්‍ය වන්නේ මීටර 2.5ක් පමණ ගැලුම් යුත් ජල පෘත්‍රයකි. එනිසා කාඩ්ම් ජලප පරිසරයක්ද වුවන් යානය පහසුවෙන්

මෙහෙයුම් සඳහා යොදවා ගන්නට හැකිය. තම රට මූල්‍ය ගොඩකර, ගොඩීම් ප්‍රදේශ රුධියක් මේ වන විට නිරමාණය කර තිබෙන බැවින් AG600 නිපදවීමේ දී එවැනි පරිසයකදී පහසුවෙන් මොහෝයුම් සිදුකළ හැකි පරිදි නිපදවන්නට ද අවධානය යොමුකිරීමට ද සිදු වූ බව නිශ්චාදකයන් පවසා ඇත.

ජල ජෘෂේය මත තවමත් පර්යේෂණ පියසුරී සිදුකර නොමැති යානාව එය මෙම වසර අවසානයේ දී සිදුකිරීමට සැලසුම් කර ඇත. 2017 වසරේ දෙසැම්බර් මස විනයේ දී සිදු කරන ලද පැයක් පමන වූ මංගල පියසුරිය ඉතා සාර්ථක වූ බව නිශ්චාදන සමාගම ප්‍රකාශ කර තිබූ අතර ඉදිරියේදී විනයේ පැවැත්වෙන යුද අන්තර් කිහිපයක ප්‍රහාරක කාර්යයන් සඳහාත් යානය පරීක්ෂණ මට්ටමෙන් යොදා ගැනීමට සැලසුම් කර ඇති බව පවසයි.

යානයේ ජව සැපයුම පිළිබඳව සලකා බැඳීමේ දී ටරබෝ-ප්‍රාප් WJ -6 එන්ඡින් භතරකින් ඔස්සේ බල ගැන්වෙන අතර දැනින් මිටර 37 ක් සහ පියාපත් අතර පරතරය මිටර 38.8 කින් යුත්ත වේ. එමෙන්ම වසර 8 ක පමන කාලයක මෙම යානාව නිපදවීමට කාලය වැයකරන්නට නිශ්චාදකයන්ට සිදුවේ ඇත්තේ එහි කොටස් වලින් 98% ක් පමනම දේශීය වශයෙන් නිපදවනු ලැබූ බැවිනි. වින ගුවන් සමගම සහ ගුවන් සේවා ආයතන කිහිපයකින් මේ වන විටත් යානා ඒකක 17 ක් සඳහා ඇතැත්තුම් ලැබූ ඇති අතර මෙම ප්‍රමාණය ඉදිරියේ දී තව ඉහළ යනු ඇති බව නිශ්චාදකයන්ගේ විශ්වාසයයි.

එමෙන්ම වින ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ පරික්ෂණ වලින් පසු ගුවන්යේගෙනා සහතිකය ලබාගෙන වසර 2022 වන විට මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිමෙට සියලු සැලසුම් සකස් කර අවසන් ය.

මෙවැනි යානයක් නිරමාණය කිරීමට විනය අභ්‍යන්තර තිබෙන්නේ පුදෙක් අලෙවි කිරීමේ පරමාර්ථය ඇතිවම නොවේ. සිය රටෙහි දිය ගොඩ දෙකකි කෙරෙන යුද අන්තර් තමන්ගේම තාක්ෂණය යොදා ගැනීමේ යටි අරමුණක් එහි ඇති එමගින් ලොව බලවත් ජාතියේ අභියෝගයක් එල්ල කිරීමේ නොතින් ආකාව වින බලධාරීන් තුළ තිබේ.

නිලන්ත තෙන්නකේන්  
අන්තර්ජාලය ප්‍රාග්ධනී





රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ  
නව මාවතකටරුගෙන යෙ

## සංචරිත ව්‍යුහතිය ඇරඹිය

“Exclusive Gateway to Colombo, Sri Lanka”



1935 වසරේ දී ආරම්භ වන රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ 1938 වසරේ දී නව පියවරක් තබමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු ආරම්භ කරනු ලැබූවා. 2018 වසරේ පෙබරවාරි මස 28 වන දිනට දැඟක අවක ගමන් මග සනිටුහන් කළ රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ එවක ජාතික ගුවන්සේවය වූ එයාර් සිලෝෂ් (Air Ceylon) හි ආරම්භය සනිටුහන් කරන අවධියේ මෙරට ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපළ ලෙස ක්‍රියාත්මක විය. 1964 වසර වන විට ගුවන් මගි සහ ගමන් වාර් ප්‍රමාණය වැළැවුම මෙන්ම නවීන ගුවන්යානා මෙහෙයුම් හැසිරීම් වැනි කරුණු පදනම් කරගනීමින් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළක් කටුනායක ප්‍රශ්නය ආශ්‍රිතව ඉදිකිරීම් රජයේ යෝජනාවට අනුව සියන් ඉදිවි කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත 1967 වසරේ දී සියලු ජාත්‍යන්තර ගුවන් මෙහෙයුම් නිල වශයෙන් නාර නිලෝත සමග එම ගුවන් මෙහෙයුම් වලින් ඉවත් වන රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ මෙරට ප්‍රධානතම දේශීය ගුවන් ගමන් සහ ගුවන් ගමන් කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය ලෙස සිය නව කටයුතු අරණින ලදී.

මේ අතර 1983 වසරේ දී උතුරු හා නැගෙනහිර පළාත් තුළ ඇතිවූ යුධීමය වාතාවරණය හේතුවෙන් එම පළාත් වෙත ගොඩිමෙන් පිවිසීමට තිබූ ප්‍රධානතම මාරුග වූ A-9 හා මිනිනය ඇතිවූ බාධා හා අවිරතා මගාවලිම් සිවිල් වැසියනට ගුවන් ගමන් පහසුව සලස්නට රත්මලාන ගුවන්තොටුපෙළාරින් ලබා දුන් දායකත්වය අතිහැති ය. අනුම් දිනවල පළාලි සහ මඩකලපුව ගුවන්තොටුපෙළාවල් වෙත දේශීය සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් වාර අවක් පමන මෙහෙයුම් සිදුකරන්නට තරම් රත්මලාන ගුවන්තොටුපෙළා එවක කාර්යබහුල වූයේ මිනින් හය භත්සියයක් එහා මෙහා නිරුපිතව ගුවන් ප්‍රවාහනය කරමිනි. 2009 වසරේ මැයිනාගයේ දී යුධීමය වාතාවරණය නිමැවීමෙන් පසු ගොඩිම මාරුග අවහිරතා නිමැවීම හේතුවෙන් යාපනය හා මඩකලපුව වෙත ගුවන් ගමන් නිරීමේ ප්‍රවාහනය වාතාවරණය යම් පසුබැංකට ලක්වුව ද සංචාරක කර්මාන්තරයේ වර්ධනයන් සමග අනෙකුත් දේශීය ගුවන් ගමනාන්ත වෙත පිවිසීමේ ප්‍රධානතම මුවදාර ලෙස සකස් වී සිය ගමන් මග වෙනස් කළ

රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ මෙරට දේශීය කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස කටයුතු කරමින් ආරම්භයේ සිටම සලසන නිඛඩ සේවය වර්ථමානය දක්වාම විනිදී ඇත.

ඉන් නොනැවති 2012 වසරේ පටන් ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගුවන් යානා (International Corporate Jets) මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැපයීමේ ක්‍රියාවලියට අවතිරණය වන්නේ මෙරට පරිනත ගුවන්තොටුපළ නව මූහුණුවරකින් ජාතික ආර්ථිකයට සිය දායකත්වය සැපයීමේ මූලික අරමුණ පෙරදැරූවය. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධානතම වෙළඳ නගරය ලෙසින් ක්‍රියාත්මක වන කොළඹ නගරයට වඩාත්ම තුළුරින් පිහිටන ගුවන්තොටුපළ ලෙස කොළඹ නගරයේ ඉදිරි නව සංචරිත සැලසුම් හා සම්ගාමීව කටයුතු කරමින් ඒ සම්ගීන් ආනාගත ගුවන ආශ්‍රිතව ඇතිවන අවශ්‍යතාවයන් ව සූදානම් කරවීම නැතහෙත් පෙළගැස්ස්වීම අරණියා රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ කේන්ද්‍රකර ගනිමින් සකස්කර ඇති මහා සංචරිත සැලසුම පිළිබඳව මේ දිනවල ඔබට විවිධ මාධ්‍ය ඔස්සේ අසන්නට ලැබේ. ඒ ගැන කරුණු

දැනගත්තට රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපලහි වත්මන් ප්‍රධාන ගුවන්තොටාවුපල කළමණාකරු ඇරුණු රාජ්‍යක්ෂ මහතා හමුවේ අප සාකච්ඡා කළමු.

**මූලින්ම රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපල ගැන තොරතුරු සඳහන් කරමි**

වසර 80 ක පමණ ඉතිහාසයක් ඇති මෙරට ප්‍රථම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටාවුපල වන රත්මලාන වර්ථමානය වන විට දේශීය ගුවන් ගමන් කේත්දුස්ථානය සහ ප්‍රධානතම ගුවන් ප්‍රජාත්‍යු මධ්‍යස්ථානය ලෙසින් සිය රාජකාරීය ඉතා භෞදින් ඉටුකරමින් සිටිනවා. දෙදිනිකව ගුවන් ගමන් වාර 70 ක් පමණ මෙහෙයුම් සිදුකරන අතර දේශීය ගුවන් ගමන්, ප්‍රජාත්‍යු කටයුතු ගමන්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් යානා වල ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාවත් ඒ අතරට ඇතුළත්. වර්ථමානය වන විට දේශීය ගුවන් මෙහෙයුම් කරුවන් 15 ක් පමණ රත්මලාන හාවත් කරමින් සිය ගුවන් ගමන් ජාලය මෙහෙයුවනු ලබනවා. ඒ වගේමදී තවත් මෙහෙයුම්කරුවන් කිහිප දෙනෙකු මෙහෙයුම් අරඹන්න අයදුම්කරන්නන් සූදානමින් ඉන්න වග සඳහන් කරන්න අවශ්‍යයි. රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපල හොඳුවන් කළමු.

සඳහනක් කරනවා නම්, මිටර 1773 ක දැනින් සහ මිටර 30 ක පළලින් යුත් ගුවන් ධාවන පරියක් එයට අයත්වන අතර ගුවන් සේවා මූලධර්යන්ට අනුව 3-C බාණ්ඩයට අයත් ගුවන්යානා මෙහෙයුම් පහසුවෙන් සිදුකළ හැකියි. මෙම ගුවන් ධාවන පරිය 04/ 22 දිනානතිය මිස්සේ පිහිටා තියෙනවා. එමත්ම ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කළමණකරන කටයුතු සිදු වන්නේන් රත්මලාන සතු ගුවන් ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානය හරහායි.

රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපල සංවර්ධනය කරන්න අවශ්‍ය කටයුතු මේ වන විට ලහි ලැඩියේ සූදානම් කරමින් පවතින බව වාරකා වනවා, අම් ඒ මිලිබද්ව සඳහන් කරමු.

ඇත්තෙන්ම, දැනටමත් රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපල කේත්දුකරුත් සංවර්ධන ව්‍යාපෘති දෙකක් සඳහා කැබේනවා අනුමැතිය හිමිවෙලා තියෙනවා. ඉන් පළමුවැන්න තමයි, ගුවන්තොටාවුපලහි ගුවන් ධාවන පරියෙන් දකුණු පසට වන්නට පිහිටි ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් නොවා ගුවන් ධාවන පරියෙන් උතුරු පසට වන්නට ප්‍රතිස්ථාපනය

කිරීම. මෙම යෝජනාව ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කළේ මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමන ආයතනය ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසිනුයි. මෙම වසර අවසන්වන විට එම ප්‍රතිස්ථාපන කටයුතු අවසන් කිරීමට මේ වන විට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සැලැසුම් කරමින් ඉන්නවා.

ඉන් දෙවින්න ලෙස 2030 වසර දක්වා දිවෙන රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපලහි දිරිස කාලීන සංවර්ධන සැලැසුම් හඳුන්වාදෙන්න ප්‍රථිවන්. රුමියල් බිලියන 1.4 ක පමණ ආයෝජනයක් වන මෙම දිරිස කාලීන සංවර්ධන සැලැසුම් සඳහා 2018 පෙබරවාරි මස 14 වන දින කැවිනවී අනුමැතිය හිමිවුනා. ඒ වෙනුවෙන් අවශ්‍ය මුදලන් රුමියල් මිලියන 625 ක් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසිනුන් ඉතිරේ මුදල වන රුමියල් මිලියන 829 ගුවන්තොටාවුපල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) පමාගම විසිනුන් ආයෝජනය කිරීමට තියෙනියි.

මෙතරම් මූදලක් වැය කර රත්මලාන ගුවන්තොටාවුපල සංවර්ධනය කිරීම කුලින් බලාපොරොත්තු වන්නේ කුමක් ද කියා පායකයන්ට පැනයක් මුළුවන්න ප්‍රථිවන්





පධානතම වෙළඳ නගරය ලෙස කොළඹ නගරය ආශ්‍රිතව පවතින බැවින් අපට තිබෙන්නේ සීමිත ඉඩකඩක්. මෙම සීමිත සූම් ප්‍රමාණය නිසි සිල් ලෙස කළමනාකරනය කර උපරිම ලෙස පලදායීව හාවති කිරීම වෙනුවෙන් කටයුතු සම්පාදනය කිරීම තමයි අපගේ ප්‍රධානතම අරමුණ. මෙම අපේක්ෂිත සංවර්ධන කටයුතු ප්‍රධාන වශයෙන් කොටස් පහක් යටතේ සිදුකරන්න අවශ්‍ය සැලසුම් සකස් කර ඇවශ්‍යන්. ඒ යටත ජාත්‍යන්තර වෙළඳ දුවන්යානා (International Corporate Jets) මෙහෙයුම් වර්ධනය කිරීම, දේශීය දුවන් ගමන් කේන්දුප්‍රේරානයක් (Domestic Aviation Hub) ලෙස සංවර්ධනය කිරීම, කළාපීය දුවන් ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානයක් (National & Regional Aviation Training Centre) ලෙස සංවර්ධනය කිරීම, දුවන්තොටුපොල පදනම් කරගත් මෙහෙයුම් සහ ආයෝජන අවස්ථා (Fixed Based Operators - FBO) වෙනුවෙන් ඇවැසි පහසුකම් සැපයීම සහ කළාපීය වශයෙන් දුවන් ගමන් සේවා (Regional Operations) ආරම්භ කිරීම යන කාරණා එයට ඇයත් වනවා.

මා ඒ සම්බන්ධයෙන් සැකකින් කරුණු දක්වනවා නම්, ජාත්‍යන්තර වෙළඳ දුවන්යානා මෙහෙයුම් වර්ධනය කිරීම හරහා අප බලාපොරාත්තු වන්නේ මෙරට පැමිණන වෙළඳ දුවන්යානා සඳහා වඩාත් පහසුකම් සහිත දුවන්තොටුපොලක් බවට පත්කිරීම් ඒ ඔස්සේ ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණන වෙළඳ දුවන්යානා වැඩි කර ගැනීම් යන කාරණයි. විශේෂයෙන්ම දුවන්සේවා සංඛ්‍යාලේඛන වලට අනුව පසුගිය වසර (2017) මෙරට පැමිනි වෙළඳ දුවන්යානා 567 ක් අතරින් රත්මලානට පැමිනි යානා ගනන 127 ක්. වෙළඳ දුවන්යානා හාවති කර පැමිණන දුවන් මැයින් බොහෝ කාර්යභාෂ්‍ය පිරිසක්. ඔවුනට ප්‍රමුඛතාවය ලබා දීම ඉතා වැදගත්. විශේෂයෙන්ම රේඛු, අගමන විගමන කටයුතු සහ ඉතා ඉක්මිතින් මුළුන්ගේ ගමන්මල නිශ්චාපනය වගේ දේවල් කඩිනම් කරන්න හැකිනම් ප්‍රමාදයන් බොහෝ අවම කර ඔවුන් අපේක්ෂිත සේවය ලබාදිය හැකියි. ඒ වෙනුවෙන් සුදුසුම් වාතාවරණය පවතින්නේ රත්මලාන වැනි දුවන්තොටුපොලක් වෙත එම මෙහෙයුම් ලබාදීමෙන්. නව සංවර්ධන සැලැස්ම අනුව වෙළඳ දුවන්යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සහිත සීමිත ප්‍රමාදයන් මැයින් පැමිණන මිනින් හට අවැසි පහසුකම් නම්භාලි පිළිවෙකකට අනුව සැපයීමට හැකි පරිදි දුවන්තොටුපොල

මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ඔස්සේ අපේක්ෂිත ඉලක්ක නැතිනම් සැලසුම්ගෙන අංශ තිබේ ද?

යටිකල පහසුකම් සංවර්ධනය කරන්නන් සැලසුම් සකස් කර ඇවශ්‍යන්.

දෙවැනි කාරණය ලෙස මා සඳහන් කළ රත්මලාන දුවන්තොටුපොල දේශීය දුවන් ගමන් කේන්දුප්‍රේරානයක් බවට පත්කිරීමේ කාරණාව ගැන කළාකරනවා නම්, වර්මානය වන විට පොශ්ගලික දුවන් සමාගම් 15 ක් පමන රත්මලාන යොදාගතිම්න් දේශීය ගමනාන්ත වෙත සිය මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරනු ලබනවා. තවත් ආයතන කිහිපයක්ම රත්මලාන උපයෝගී කරගනීම්න් දුවන් සමාගම් ආරම්භ කරන්න සූදානම්නායි ඉන්නේ. මෙම මෙහෙයුම්කරුවන් හට අවැසි පහසුකම් සැපයීම් සඳහාත් නව සංවර්ධන සැලැස්ම යටතේ මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන වෙන්වෙලා තිබෙනවා. ඒ යටතේ දුවන්යානා රඳවන තුනක් (Aircraft Hangars), පරියාන්ත ගොඩනැලි (Passenger Terminals), ගුවන්යානා ප්‍රවේශ මාර්ග (Aircraft Taxiway), පරිපාලන ගොඩනැලි (Administration Building) මෙනම දුවන්යානා ගාල් කිරීමේ ස්ථාන (Apron) ඉදිකිරීමට නියමිතයි. විශේෂයෙන්ම දිනෙන් දින වර්ධනය වන මෙරට සංචාරක කර්මාන්තය හා සම්ගාමීව ඉහළ යන දේශීය දුවන් මැයින් ප්‍රමාණයට සරිලන පහසුකම් මේ ඔස්සේ අපට ලබාදෙන්න හැකිවේ.

මිලග කරුණ තමයි, කළාපීය දුවන් ප්‍රහුණු මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස දුවන්තොටුපොල සංවර්ධනය කිරීම. ඒ ඔස්සේ අප බලාපොරාත්තු වන්නේ දැනටමත් රත්මලාන දුවන්තොටුපොල නේන්දු කරගත් දුවන් ප්‍රහුණු පාසැල් වල අධ්‍යාපනය ලබන සිසු සිසුවින් වෙත වඩාත් උසස් පහසුකම් ලබාදීමයි. සාමාන්‍යයෙන් වසරක දී මෙම දුවන් ප්‍රහුණු පාසැල් වල සිසු සිසුවියන් 450 ක් පමන අධ්‍යාපනය ලබනවා. ඉන් 5% ක් පමන දකුණු ආයියානු කළාපීය රටවලට අයන් විශේෂිය සිසු සිසුවියන්. ඉතින් දුවන් අධ්‍යාපනයට හිතකර වාතාවරණයක් රත්මලාන දුවන්තොටුපොල ආයිනව ඇතිකරමින් දුවන් ප්‍රහුණු පාසැල් වෙත ලබාදෙන පහසුකම් තවදුරටත් ඉහළ දැමීමත් විශේෂිය සිසු සිසුවියන් ඉලක්ක කරගත් ආක්ෂණීය පහසුකම් සහ සේවා ජාලයක් කියාත්මක කිරීම්න් අපේක්ෂිත සැපයීමට හැකි පරිදි දුවන්තොටුපොල

අපේ සිව්වන කාරණාව තමයි, දුවන්තොටුපොල පදනම් කරගත් මෙහෙයුම් සහ ආයෝජන අවස්ථා

ඇතිකිරීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය වේදිකාවක් සකස් කිරීම සහ ඒ වෙනුවෙන් පහසුකම් සැපයීම. මෙම කාර්නාව තරමක් ගැහුරට ගොස් සාකච්ඡා කළ යුතුයි. මම ඉහත දින් සඳහන් කළාතෙ කොළඹ නගරය කේත්ද කරගත් දැවැන්ත සංවර්ධන ක්‍රියාවලියක් සිදුවන බව. ඒ සමඟ ධනවත් ව්‍යාපාරික පන්තියේ පිරිස කොළඹට ආකර්ෂණය වනවා. ඔවුන් කේත්ද කරගනිමින් වෙළඳ ගුවන්යානා ඇතියක් මෙරට ස්ථාපිත ව තිබීම හොඳ ආයෝජනයක්. මෙය ශ්‍රී ලංකාවට අංත් ආකෘතියක ගුවන්සේවා මොඩ්ලයක්. මේ ඔස්සේ සිදුවන්නේ මෙරට ස්ථාපිත වන වෙළඳ ගුවන්යානා ඇතියක් මිනින් දේශීය සහ කළාපිය ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් අවශ්‍යතාවයට පිළිතුරු සැපයීමයි. ඒ සම්ගම එම ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමට ඇවැසි ගුවන්තොටුපොල යටිතල පහසුකම් සහ ගෙන නාවික පහසුකම් සංවර්ධනය කරන්නත් අප පූදානම්.

මේ සඳහා පූදුසු දේශීය ආයෝජකයෙකු සොයා ගැනීම තරමක් අපහසු කාර්නාවක්, එබැවින් ස්ථාවර මෙහෙයුම් සහ ආයෝජන අවස්ථා ඇතිකරන්න පූදුසු විශේෂ ප්‍රාගුන්‍යක් හා පළපුරුද්දක් සහිත ආයෝජකයෙකු සොයාගැනීම සඳහා අනුමත කුම්වේදයන්ට අනුකූලව අප සියින් කටයුතු කරමින් සිටී.

අවසන් කොටස ලෙස කළාපිය වශයෙන් ගුවන්සේවා ආරම්භ කිරීම දක්වන්න්න හැකියි. කළාපිය ගමනාන්ත

ලෙස දකුණු ඉන්දියාව සහ මාලදිවයින අප හදුනාගෙන තිබෙනවා රත්මලාන කේත්ද කරගනිමින් කළාපිය ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කිරීමට වඩාත් යෝගාම ගමනාන්ත ලෙස. වියේෂයෙන්ම මෙම ගමනාන්ත මිනින් මෙරට පැමිනෙන සහ පිටත්වන ගුවන් මිනින් ඉතා ඉහළ අගයක් ගන්නවා. ඔවුන් බොහෝ අවස්ථාවල පැමිනෙනු යේ කොළඹ නගරය ආසින ව්‍යාපාර කටයුතු, අධිෂ්‍යතා කටයුතු, වෙළඳා ප්‍රතිකාර වැනි කටයුතු සඳහා හෝ දැවැනින් උතුරු ප්‍රදේශයට ගමන් කිරීමේ අපේක්ෂාවෙනුයි. මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් මිනින් කොටස සැලකිල්ලට ගනිමින් තමයි අප රත්මලානේ සිට කළාපිය ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කිරීමට පූදානම් වන්නේ.

ගුවන්තොටුපොල භෞතික අංගන් මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපාතියට අයන් වනවා ද?

ඇතිතෙන්ම, මෙයට අමතරව ගුවන්තොටුපොලෙහි ගුවන් ගමන් පාලන අංශය සතු ගෙන නාවික උපාංග යාවත්කාලීන සහ දියුණු කිරීම සිදුකරන්නත් බලාපොරාත්තු වනවා. ඒ යටතේ දැනැට පවතින මූලික ගෙන නාවික අවශ්‍යතා සපුරාන ගෙන නාවික උපාංග පද්ධතිය වෙනුවිට නවීන උපාංග පද්ධතියක් හදුන්වීමට ත් සැපුසුම් සකස්කර අවසන්. ඒ ඔස්සේ ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවනට සහ ගුවන් පූදුණු පාසැල් සඳහා වඩාත් පහසු සහ ආරක්ෂක ගුවන් ගමන් පාලන සේවාවක් ලබාදීමට අපේක්ෂා කරන අතර ඒ

වෙනුවෙන් ඇවැසි පිටිවැය දරන්නේ ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසිනුයි. එමෙන්ම ගුවන්තොටුපොල භෞතික සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳවත් අප අවධානය යොමුකර තිබෙනවා. ඒ යටතේ පරිපාලන ගොඩනැගිලි, ගුවන් යානා බාවන පරියේ සංවර්ධන කටයුතු ඇතුළු බොහෝ අංශ සංවර්ධනය කරන්න අප පූදානම්.

මේ සියලු කටයුතු සිදුකිරීමේ දී බොහෝ සේ දුරදක්නා තුවනින් යුතුව කටයුතු කරන ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා අමාත්‍යතුමන් සිහිපත් කරන්නම අවශ්‍යයි. එමෙන්ම ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා නියෝග්‍රාම අමාත්‍ය අයෙක් අවධානය මැතිතුමන්, අමාත්‍යාංශ ලේකම් පි. එස්. විතානගේ ඇතුළු සියලුම නිලධාරී මහන්ම මහන්තීන්, ගුවන්තොටුපොල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සහාපතිතුමන්, උප සහාපතිතුමන් මෙන්ම විධායක අධ්‍යක්ෂතුමන් ඇතුළු සියලුම නිලධාරී මහන්ම මහන්තීන්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරීයේ සහාපතිතුමන්, අධ්‍යක්ෂ ජේනරාල්තුමන් ඇතුළු සියලුම නිලධාරී මහන්ම මහන්තීන් මෙම කටයුතු සාර්ථක කරගැනීම උදෙසා බැඳෙන උපදේශකත්වය සහ නොමද දායකත්වය අගය කරන්නත් මා මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා.

සාකච්ඡා කලේ නිලන්ත තෙන්නකෝන්



## තුර්කියට නව ගුවන්තොටුපළක්

වාර්ෂිකව සිසු ලෙස වර්ධනය වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගි ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාවයනට සරිලන අයුරීන් සිය රට තුළ ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ අරමුණීන් තුර්කි රජය විසින් ස්ථාම්පූල් ප්‍රධාන නගරයේ ස්ථාපිත කළ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ මොහොතුම් කටයුතු සඳහා විවෘත කළේ එරට ජනාධිපතිතමන් සුරතිති.

2018 වසර අවසන් වන විට දිනකට ගුවන් ගමන් වාර 2 000 ක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කරන එරට ගුවන්තොටුපළ බලධාරීන් ඒ ඔස්සේ මෙහෙයුම්කරු ගුවන් 250 ක් සඳහා පහසුකම් සැපයීමටත් ගමනාන්ත 350 ක් කර ගුවන් ගමන් එහි සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් අපේක්ෂා කරයි.



## ගුවන් මගින් ප්‍රමාණය වසර 2037 දී තෙරුණ වන බව IATA ජවාසයි



2017 වසරේ දී සැලසුම්ගත ගුවන්ගමන් වලින් පමණක් ගුවන් මගින් බිලියන 4.1 ක පමන මගින් ප්‍රමාණයක් ප්‍රවාහනය කර ඇති බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන ආයතනය (IATA) නිවේදනය කර සිටි.

එමත්ම මෙම ප්‍රමාණය වසර 2037 වන විට දෙගුණ වනු ඇති බවට මත පල කරන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන ආයතනය එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් ගුවන් මගින් බිලියන 8.2 ක අගයක් ගනු ඇතුළු පවසයි

## කතාර් ගුවන් සේවය කොළඹ ගුවන් ගමන් ඉහළ දුමියි



කතාර් දේශයේ දෙශ්‍යා කෙක්න්ද කරගත් තරු පන්තියේ ගුවන් සේවාවක් වන කතාර් ගුවන් සේවය දෙශ්‍යා, කොළඹ අතර ගුවන් ගමන් වාර ඉහළ දමා ඇති බව පවසයි. දෙරට අතර ගමන් ගන්නා මගින් ප්‍රමාණය ඉහළ යාම මෙසේ ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය ඉහළ දැමීමට හේතුවූ බව පවසන කතාර් ගුවන් සේවය ඒ අනුව දෙනීක ව සිදුකරනු ලබන සිව්වන ගුවන් ගමන ද කොළඹට එක්කල බව පවසයි.

මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව සඳහා නවීන B 777-300 ගුවන් යානා යොදාවා ගන්නා අතර එහි ආසන පද්ධතිය ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන 24 කින් සහ පිරීමැසුම්දායි පන්තියේ ආසන 388 කින් සමන්වීත වේ.

## ලිං ලිංයේ සිදුවන එකලස් කිරීම්

ප්‍රංශය කේක්න්ද කරගත් එයාබෝ ගුවන් යානා තිශ්පාදන සමාගම සිය A-330 ගුවන් යානාවෙහි නවතම මාදිලිය වන A330neo නි ප්‍රථම ගුවන් යානාවේ එකලස් කිරීම් ලහි ලිංයේ සිදුවෙමෙන් පවතී. මෙම වසර අවසානයේ දී ගුවන් යානාව සිය මංගල පර්යේශන පියසැරිය සිදුකිරීමට සූදානම්නා පසුවන අතර 2018 වසර අවසන් වන විට මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීමට සූදානම්නා සිටී.



**NEWS**

## උපන්දිනය සමරමින් අපුරුව ලෙස ගුවනට සමුහුන් තිබුන් ගුවන් නියමු දෙසෙනොයුරේ



### බුෂ්න තාක්ෂණය දෙරේත්මන් කිරීමේ වැඩසටහනක්

බුෂ්න තාක්ෂණය පිළිබඳ ප්‍රජාව දැනුවත් කිරීමේ සහ දේශීය වශයෙන් නිශ්පාදන බුෂ්න භාවිතයට ශ්‍රීලංකිකයන් දෙරේත්මන් කිරීමේ වැඩසටහනක් ශ්‍රී ලංකා සංවර්ධන පරිපාලන ආයතනයේ දී පවත්වන ලද අතර එය මොරටුව සරසවියේ විදුත් සහ විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු අංශය සහ ගියුවර බුෂ්න ආයතනය එකත්ව සංවිධානය කරන ලදී. මෙම අවස්ථාවට මෙරටුව සරසවියේ උපකුලපතිතුමන්, විදුත් සහ විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු අංශයේ පිළියාධිපතිතුමන් ඇතුළු විසින් සහායා විය. මහාචාර්ය රෝහන් මූනකීංහ මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුතුක්ව මොරටුව සරසවිය මගින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන බුෂ්න යාත්‍රා දේශීය වශයෙන් නිපදවීමේ සහ රෝහේ තාක්ෂණය එයට ආදේශ කිරීමේ වැඩසටහන පිළිබඳව සවිස්තරාත්මක ලිපියක් 16 වන ගුවන්සර කළාපයේ පලවිය.



බොහෝ දෙනා තම ජන්ම දිනය සමරන්නට විවිධ උත්සව, ආගමික කටයුතු වැනි දේ සංවිධානය කරති. එහෙත් ගුවන් ගමනකින් සිය ජන්ම දිනය සමරන්නට අවස්ථාව හිමිවන්නේ ඉන් අනෙකුස්සකට පමණි. 60 වන ජන්ම දිනය සමරමින් සිය ගුවන් නියමු දැවියට විශාම දෙන්නට සමත් වූ නිවුත් ගුවන් නියමු සෞඛ්‍යාත්‍රන් දෙදෙනෙකු පිළිබඳව අපුරුව පුවිත වාර්තා වන්නේ එංගලන්තයෙනි.

එක්තානා ගුවන් සේවයේ ගුවන් නියමුවන් ලෙස සේවය කළ ජේරම් හාට සහ නික් හාට මෙම සුවිශ්චිත සමුගැනීමට හිමිකම් කිහු නිවුත් සෞඛ්‍යාත්‍රන් වූ අතර ජේරම් සිය යානාව ගොඩබස්සවා තත්පර 30 ක දී නික් ද තම යානාව ලෙස්න් හිතුළු ගුවන් යානා ධාවන පරායට ගොඩබස්සවන්නට සමත් වී තිබේ. මෙම නියමුවන් දෙදෙනා තම ගුවන් නියමු දැවියේ දී පැය 45,000 ක් පමණ ගුවනේ ගත කර ඇති අතර එම කාල සීමෙවි දී මගින් මිලියන දෙකක් පමණ ගුවනින් ප්‍රවාහණය කර ඇත.

### වැඩනා අදාළත් ගුවන් සේවය කොළඹට සංඡු ගුවන් ගමන් අරුමියි



විනයේ ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් සේවාවක් වන විධිනා සදර්න්ස් ගුවන් සේවය විනයේ ගොන්පු සිට කොළඹ දක්වා සංඡු ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදී. මෙම සේවාවහි ආරම්භය සනිටුහන් කරමින් මංගල ගුවන් ගමන කුටුනායක බණ්ඩාරණායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්නොටපොල වෙත පැමිනි අතර සුපුරුදු ජල ආචාරය පිරිනම්මින් ගුවන්නොටපොල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසින් පිළිගන්නා ලදී.

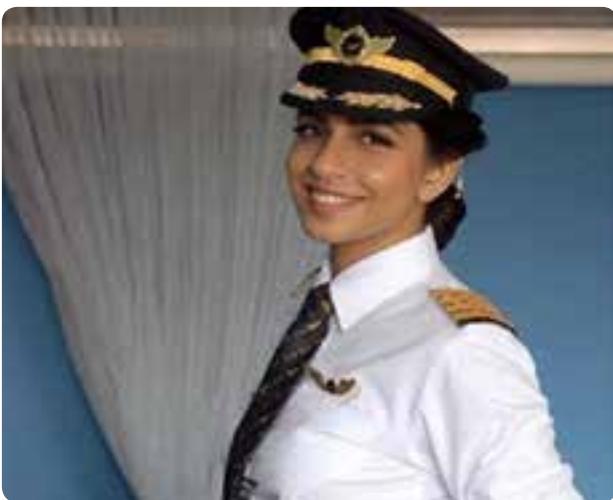
ආරම්භයේ දී සතියට තෙවතාවක් ලෙස මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අතර කොළඹට පැමිනමේන් පසු මාලදිවයින වෙත ගමන් වාරයක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ද සැලසුම් කර ඇත.

## ඇටැන්තයට ගුවන් දී නොසිනු අනතුරක්



ප්‍රංශ ගුවන් සේවයට අයත් A 380 ගුවන් යානාවක් පැරීස් තුළට සිට ඇමරිකාවේ ලොස් ඇන්ජිනේරු දක්වා ගුවන් ගමනක් සිදුකරමින් තිබෙන අතරවාරයේ නොසිනු පරිදි කාර්මික දෝශකට ලක්වා. ඒ යානාවේ එන්ජිමක බාහිර ආවරණය ඉන් ගුවන්ට තිබේ. යානාවේ ගමන් ගත් මගින් හට පිටතින් දැඩි ගෙධයක් අසන්නට ලැබේ ඇති

## ලොව ලාභාලතම B777 ගුවන් නියමුවරිය ඉන්දියාවන්



ගුවන් සේවා කරමාන්තයේ නිරතවන කාන්තාවන්ගේ ප්‍රතිශය අනිකයට සාපේක්ෂව වර්පලානයේ දී ඉහළ අයයක් ගනී. ගුවන් සේවාවේ අනෙක් ක්ෂේෂුයන්ට සාපේක්ෂව ගුවන් නියමුවරියන්ගේ ආගමනය ද වර්පලානයේ දී බහුලව දක්නට ලැබෙන සිදුවීම්. පසුගිය දා ඉන්දියාව ලොව ලාභාලතම B777 ගුවන් නියමුවරිය සිය රටෙන් බිජිකරන්නට සමත්කම් දක්වා තිබෙන බව වාර්තා කළා.

30 හැවිරිදී එයාර ඉන්දියා ගුවන් සේවයේ ගුවන් නියමුවරියක ලෙස කටයුතු කරන අනු දිව්‍ය ලොව ලාභාලතම B777 නියමුවරිය ලෙස වාර්තා පොත් අතරට එක්වූ අතර කුඩා කළ සිටම නියමුවරියක වන්නට සිහින මැඩු දිව්‍ය ගුවන් ප්‍රහුණු පාසලකට බඳී ඇත්තේ 17 වන වියේ දී ය.

අතර පසුව එන්ජිමට කිසියම් හානයක් සිදුව තිබෙනු දැක් තිබෙන අතර ඒ බව කාර්ය මණ්ඩලයට වර්තා කරන්නටත් ගුවන් මගින් කටයුතු කර තිබෙනවා. මද වේලාවකින් යානාව අනපේක්ෂිත ලෙස දෙදැමට ලක්වූ බැවින් ක්ෂේෂුකමට ආසන්න ගුවන්තොටපාලකට හඳුසි ගොඩබැස්ස්වීමකට ලක්කරන්නට තියුම්වන් තීරණය කොට තිබේ.

අනතුරුව අවස්ථාවය පරිදි සෞයාගත් කැනෙන්ඩියානු ගුවන් හමුදාවට අයත් ඉතා කුඩා ගුවන්තොටපාලක වෙත යානාව තිරුප්පිතව හඳුසි ගොඩබැස්ස්වීමකට ලක්කල අතර පසුව ප්‍රංශ ගුවන් සේවය වෙනත් යානාවන් යොදවා ගමනාන්තය වෙත මගින් පිටත් කර හරින්නට ද කටයුතු සළස්වා තිබූ බව විදෙස් මාධ්‍ය වාර්තා කර තිබේ.

යානාවේ මගින් 496 ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 24 ක් සිට ඇති අතර සිදුවීමෙන් මුවන් හට කිසිදු අනතුරක් සිදුනොවූ බව වාර්තා වූ අතර සිදුවීමට පිළිබඳව ගුවන් බලධාරීන් පරීක්ෂණ පවත්වමින් සිටි.

## ඉන්ඩියා, ඉන්දියාව කොළඹ අතර සංඛ්‍යා ගුවන් අරමුදි



ඉන්ඩියාවේ වේගවත්ම වර්ධනයක් ලබන ගුවන් සේවයක් වන ඉන්ඩියාගේ ගුවන් සේවය ඉන්ඩියාවේ නගර දෙකක සිට කොළඹට සාපුළු ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කිරීම සනිටුහන් කළා. ඒ වෙනුවෙන් උත්සව අවස්ථාවක් ගුවන්තොටපාල පරිපුදේ දී සංවිධානය කර තිබූ අතර එම අවස්ථාවට ඉන්ඩියාගේ ගුවන් සේවයේ, ගුවන්තොටපාල සහ ගුවන්සේවා (දු ලංකා) සමාගමෙහි මෙන්ම දු ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරීයේ නිලධාරීන් පිරිසක් එක්ව සිටියා.

ඉන්ඩියා ගුවන් සේවය සතුව ගුවන් යානා 153 ක සංවිතයක් පවතින අතර ඉන් ගුවන් යානා 150 ක් මA 320 වේ. දිනකට ගුවන් ගමන් වාර 1000 ක් පමණ කුයාත්මක කරනු ලබන ඉන්ඩියා ගුවන් සේවයෙහි 49 වන ගමනාන්තය ලෙස කොළඹ සටහන් වෙයි.

**NEWS****නදිසියේ කටුනායකට ජලමින් ඉටිහාඩි දැවැන්තයා**

ඉටිහාඩි ගුවන් සේවයට අයන් A-380 ගුවන් යානාවක් අඩංගු සිට සිස්ටෙලියාවේ සිංහීනි බලා පියාසර කරමින් තිබිය දී නදිසියේ කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල වෙත පැමිනියා. ඒ කාර්යාලයේ තොටුපොල තුවමාරුවක් සහ ඉන්දන ලොගැනීම වෙනුවෙන්. මෙම ගුවන් යානාවේ මගින් 354 ක් සිට ඇති අතර ඇවැසි කටයුතු නිමවා යානාව සිය ගමනාන්තය බලා යාමට එදින මධ්‍යම රාත්‍රීයට ආසන්නයේ පිටත්ව ගොස් තිබෙනවා. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල නැව්කරනයෙන් පසු සිනැම ප්‍රමාණයක ගුවන් යානාවක් හැකිරීම, පහසුකම් සැපයීම වැනි අවස්ථා සුපුරු ඇති බවට මෙම අවස්ථාව කැඳිම නිසුපුනකි. මෙම අවස්ථාව ඉටිහාඩි ගුවන් සේවයට අයන් A-380 ගුවන් යානාවක් මෙරට පැමින් ප්‍රථම අවස්ථාව ලෙස සහිත විය.

**2017 දෙසැම්බර් මස ජාතික ගුවන් සේවය ඉහළ ආහාරයක් උනයයි**

ජාතික ගුවන් සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය 2017 දෙසැම්බර් මාසයේ වාර්තාගත ආදායමක් උපයා ඇති බව වාර්තාවේ. එම වාර්තාවන්ට අනුව ඇමරිකානු බොලර් මිලියන 100.1 ක ආදායමක් උපයා ඇති ගුවන් සේවය එම මස දී ගුවන් මගින් 566,627 ක් ප්‍රවාහනය කර ඇති අතර එය 2016 වසරේ දෙසැම්බර් මාසට සාලේක්ෂණ ප්‍රතිඵල 27% ක වර්ධනයකි. එමෙන්ම මෙම ආදායම ජාතික ගුවන් සේවය විසින් අත්කරගත් ඉහළම මාසික ආදායම ලෙස ද වාර්තා වේ. උකත් මාසයේ දී ඉහළ කාර්යාලයෙන් යුතු ප්‍රක්ෂේපකින් යුතු ගුවන් යානා මෙහෙයවා ඇති ගුවන් සේවය සමස්ථ ගුවන් යානා ඇතිය දිනෙකට පැය 13.8 ක් හාවිත කර ඇති අතර පුලුල් බද සහිත A 330 යානා ඇතිය දිනෙකට පැය 15.2 ක් හාවිත කර ඇති.

**2017 ව්‍යුත් සංවාරකයන් ජලමින්මේ ව්‍යුත්තියක්**

2017 වසරේ දී මෙරට පැමින් සංවාරකයන් ප්‍රමාණය ප්‍රථමවරට මිලියන දෙකක සිමාව ගුක්මවනු ලැබූවා. එය සංඛ්‍යාන්මක වශයෙන් 2,116,407 ක් වන අතර 2016 වසරට සාලේක්ෂණ 3.2% ක වර්ධනයක් අත්කර දීමක් බව සංවාරක අමාත්‍යාංශ වාර්තා දක්වා ඇති.

මෙම සංවාරකයන් ප්‍රමාණයෙන් 2,085,272 ක් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා ද, 5,491 ක් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොල හරහා ද, 10,569 ක් කොළඹ වරයෙන් ද, 14,099 ක් ගාල්ල වරයෙන් ද සහ ඉතිරි 976 තීක්ෂණමය වරායෙන් ද මෙරට පැමින ඇති.

**රුසියානු ගුවන් යානාවක් අනතුරට පත්වීමෙන් මගින් 71 ක් පිළිත්ත්සායට**

රුසියානු Saratov ගුවන් සේවයට අයන් මගි ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවක් Domodedovo ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලීන් ගුවන් ගත කර මද වේලාවකින් අනතුරකට ලක්වී ඇති බව රුසියානු මාධ්‍ය වාර්තා කළේය. අනතුරට පත් යානාව ඇත්තෙනෙක්වී 124 වර්ගයේ (AN-124) ගුවන් යානාවක් වූ අතර එම අනතුරට පත්වන අවස්ථාවේ මගින් 71 දෙනෙකු යානයේ සිට ඇති.

මේ දිනවල පවතින අධික හිම පතනය හේතුවෙන් පරික්ෂණ කණ්ඩායම් දැඩි වෙළෙසක් දරමින් සිය කටයුතු මෙහෙයවන අතර පිළිත්ත්සායට පත්වූවන් අතර දරුවන් දෙදෙනෙකු ද සිටින බව එම වාර්තා තවදුරටත් දක්වා සිටී.



## බෝන යානා තාක්ෂණය යොඩාගැනීමින් කෙටි කළකින් ගුවනින් ආහාර ප්‍රවාහනය කිරීමට Uber සැරුසේදී



ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ සකසන ලද ආහාර ප්‍රවාහන (delivery) සමාගමක් වන UberEat ආයතනය බෝන යානා තාක්ෂණය යොඩාගැනීමින් කෙටි කළකින් ගුවනින් ආහාර පාරිභෝගිකයන් වෙත ප්‍රවාහනය කිරීමේ වැඩිපිළිවලක් ආරම්භ කර ඇත. එහි ප්‍රථම පර්යේෂණ වැඩිසටහන ඇමරිකාවේ සැනැන්ටිගේ හි දී සාර්පකව පවත්වා ඇති Uber සමාගම එය කෙටි කළකින් ලොව පුරු ප්‍රධාන නගර ආශ්‍රිතව සියාස්මක කිරීමට අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

## 10,000 වන B 737 ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරදී



එක් ගුවන් යානා මාදිලියකින් යානා එකක 10,000 ක් නිපදවීම ලෙහෙසි පහසු කටයුත්තක් නොවේ. නමුත් එම ඉලක්කය සපිරීමට ඇමරිකානු බෝන් ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම සමත්ව තිබේ. ඒ වැළිම අලෙවියක් සහිත ගුවන් යානාව ලෙස ලොව පුරු නම් දා ඇති B 737 ගුවන් යානාවහි 10,000 වන යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරමිනි.

මම යානාවේ සාම්බරනීය ගැනුම්කරු බවට ඇමරිකානු Southwest ගුවන් සේවය පත් විය.

## විර්චුලට වාර්තාගෙන ජනගැන්



ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් සංවිධානය කරන ලද Mini Air Tattoo ගුවන් හමුදා අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශනය පසුයිය ජූලි මස දී විර්චුලට ගුවන් හමුදා කඳවුරු පරිග්‍රයේ දී පවතින ලදී.

ගුවන් යානා සංදර්ජණ, පැරිගුවේ සංදර්ජණ, ක්‍රියාත්මක අනුරූ, ගිහිනිවීම් සහ මුද්‍යාගැනීම් සංදර්ජණ ඇතුළු ස්ථේවී අංග රෙසක් මෙන්ම අධ්‍යාපන සහ වෙළඳ කුටි විභාල ප්‍රමාණයකින් ද මෙම සංදර්ජණය වර්ණවත් ඇ අතර තෙදින පුරු වාර්තා ගත ජන සහභාගිත්වයක් පැවති බව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව පවසයි.

## ශ්‍රීලංකන් 2018 සැප්තැම්බර් මාසයේ නියමිත වේලාවට මෙහෙයුම් වැඩි වශයෙන් සිදුකළ ගෝලිය ගුවන් සේවය බවට පත්වේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සමාගම, ගුවන් ගමන් දත්ත විශ්ලේෂණය කිරීමේ flightstats.com ආයතනය විසින් "ගෝලිය ගුවන් සේවා" සහ "ප්‍රධාන ගුවන් සේවා" කාණ්ඩ යටතේ සිදුකළ විශ්ලේෂණය තුළින් 2018 සැප්තැම්බර් මාසයේ ලොව වැඩි වශයෙන් නියමිත වේලාවට මෙහෙයුම් සිදුකිරීමේ ගුවන් සේවය බවට පත්වෙමින් සුවිශේෂී කඩයා සහිත ගුවනින් කර ඇත. මේ අනුව 2018 සැප්තැම්බර් මාසයේ 91.37% ක් ගුවන් ගමන් නිසි වේලාවට මෙහෙයුම් සිදුකර ඇති බවට flightstats.com ආයතනය www.flightstats.com විසින් සිදුකළ ගුවන් ගමන් දත්ත විශ්ලේෂණය තුළින් හඳුනාගෙන ඇත. "ගෝලිය ගුවන් සේවා" කාණ්ඩය යටතේ ශ්‍රීලංකන් ප්‍රථම ස්ථානය හිමිකර ගැනීමේ දී විශ්ලේෂණයට ලක්වූ ඇමරිකානු ගුවන් සේවයක් වන බිඳුවා ගුවන් සේවය නිසි වේලාවට ගුවන් ගමන් සිදුකිරීම වෙනුවෙන් 86.74% වාර්තා කරමින් දෙවැනි ස්ථානයට ද ජපන් ගුවන් සේවයක් වන ANA 86.61% ක් වාර්තා කරමින් තෙවැනි ස්ථානයට පත්විය.



## NEWS

### ඡ්‍යාර් ඒපියා කොළඹ බැංකොක් ගුවන් ගමන් ඇරඹීමේ යුතුනමක



ඡ්‍යාර් ඒපියා ගුවන්සේවය තායිලන්තයේ බැංකොක් සිට කොළඹ දක්වා සංස් ගුවන් ගමන් සේවා ආරමහ කිරීමට සූදානම් වන බව වාර්තා වේ. සහියට සිව් වතාවක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව සඳහා A 320 ගුවන් යානා යොදවා ගැනීමට සැලසුම් කර ඇති අතර ප්‍රථම ගුවන් ගමන 2018 දෙසැම්බර් 14 දින සිදුකිරීම අපේක්ෂාවයි. ඡ්‍යාර් ඒපියා ගුවන් සේවය කොළඹ ක්වාලාලාමිපුර් ගුවන් ගමන්සේවා මෙයට වසර 10 කට පමණ ඉහත දී ආරමහ කරන ලදී.

### පරිසරය රකින්න ස්වේච්ඡනයේ නව ගුවන් බද්දක්



ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් හේතුවෙන් සිදුවන පරිසර හානිය අවම කිරීම අරමුණු කරගනිමින් ස්වේච්ඡන රජය විසින් නව ගුවන් සේවා බද්දක් අයකිරීමට තීරණය කර ඇත. ස්වේච්ඡන ගුවන් සීමාවට අයන් ගුවන් කළාපයේ පියාසර කරන ගුවන් යානා මෙම බද්දව අයත් වන අතර එම යානා වල ගමන් ගන්නා ගුවන් මැගින් හට සිය ගමනාන්තයට සම්බන්ධතාතිකව බදු මුදල තීරණය වනු ඇත.

මෙම බදු පැනවීම හරහා ස්වේච්ඡනය අහිතකර වාසු විමෝශනය 2% ක පමණ ප්‍රතිග්‍රීතයින් අවම වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර බදු පැනවීම වෙනුවට විකල්ප පරිසර පිතකාම් ඉත්දන වෙත යොමුවීම වැදගත් වනු ඇති බව පරිසර සංවිධාන පෙන්වා දී ඇති බව ද පැවසේ.

### ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම රුපියල් බිලියන 3.9 ගුද්ධ ලාභයක් වාර්තා කරයි



ශ්‍රීලංකන් කේටරින් සමාගම 2018 මාර්තු මස 31 වැනිදා අවසන් වූ මූල්‍ය වසර තුළ ස්ථාවර මූල්‍ය කාර්ය සාධනයක් වාර්තා කරමින් 26% ක වාර්ෂික මෙහෙයුම් ලාභ වර්ධනයක් අත්පත් කරගැනීමට සමත්වී ඇත. ඒ අනුව කේටරින් සමාගමෙහි මෙහෙයුම් ලාභය රුපියල් බිලියන 3.03 සිට රුපියල් බිලියන 3.81 දක්වා මෙම මූල්‍ය වසර තුළ වර්ධනය වී තිබේ. විගණනය නොකළ මූල්‍ය ප්‍රකාශ වලට අනුව කේටරින් සමාගම පෙර මූල්‍ය වසරට මෙහෙයුම් ලාභ අනුපාතය වන 42% ට වඩා 2017/18 මූල්‍ය වසර තුළ 44% මෙහෙයුම් ලාභ අනුපාතයක් වාර්තා කර තිබේ. මෙම මූල්‍ය වසර තුළ බදු ගෙවීමෙන් පසු ගුද්ධ ලාභය රුපියල් බිලියන 3.9 ක් වන අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 4% ක වර්ධනයක් පෙන්වුම් කරයි.

### ශේද ගුවන් සමාගමේ ගුවන්යානා තුළ WhatsApp නොමිලේ



ඡුවන්යානා තුළ WhatsApp සමාජ ජාල මෘදුකාංගය නොමිලේ හාවිතා කිරීමට පහසුකම් සපයා දෙන බව නිවේදනයක් නිකුත් කරමින් සෞදි ගුවන් සමාගම ප්‍රකාශයක් නිකුත් කර තිබේ. WhatsApp මෘදුකාංගය හරහා පණ්ඩිඩ් පමණක් යැවීමට අවස්ථාව ලබාදෙන බව ගුවන් සමාගම ප්‍රකාශ කළේය. මේ පෙර ගුවන්යානා පියාසර කරන අවස්ථාවේ WhatsApp මෘදුකාංගය හාවිතා කිරීමට ගුවන් මැගින්ට අවස්ථාව හිමි නොවේ. අදාළ පහසුකම් සියලුම අභ්‍යන්තර ගුවන්ගමන් සහ තොරාගත් අන්තර්ජාතික ගමනාන්ත කිපයකට ලබාදීමට ගුවන් සමාගම මේ වන විට තීරණය කර ඇත.

## එයාර්බස් බෙලුගා යානාවේ මිශ්‍ර සියලුම සාර්ථකයි.



එයාර්බස් දුවන් යානා නිපදවීම වෙනුවෙන් දුවන්යානා කොටස් ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් යොදාගතන්නා Beluga දුවන් යානාවේ නවතම නිශ්පාදනය වන Beluga XL හි මිශ්‍ර පරෝෂණ පියසැරිය සාර්ථකව සිදුකරන ලදී. මෙම වසර අවසානයේදී මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් යෙදුවීමෙන් සැලැසුම් කරන මෙම යානාවේ දුවන් හාන්ඩ් කුටිරයේ බාරිතාවය සැණුමේර 2600 කි.

## ලයන් එයාර් අනතුරින් 189 උනෙකු ජ්‍යෙතක්සයට



ඉන්ද්‍රියිසියානු අඩුමිල දුවන් සේවයක් වන ලයන් එයාර් දුවන් සේවයට අයත් B 737max දුවන්යානාවක් දුවන්ගමනක් සිදුකිරීම සඳහා දුවන්ගත කර මද වේලාවකින් රේඛාර් තිරයෙන් අතුරුදෙන් වූ බව වාර්තා වූ අතර පසුව සිදුකරන ලද පරෝෂණ වලදී අනාවරණය වූයේ යානය අනතුරටපත්ව මුහුදට කඩාවැටී ඇති බවයි. අනතුරට ලක්වන විට මගින් 181 ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 08 දෙනෙකු සිට ඇති බවට එරට දුවන් බලධාරීන් වාර්තා කර ඇති. මෙම යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කර මාස තුනක් පමණ වන අතර දුවන් පැය 800 ක් පමණ සේවයේ යොදාවා තිබුණි. කෙසේවෙතත් අනතුරට හේතුව තවමත් අනාවරණය කරගෙන නැති.

ලයන් එයාර් දුවන්සේවය සතුව යානා 114 ක් පමණ පවතින අතර ඉන් බහුතර යානා ප්‍රමාණයක් B 737 මාශිල් යානා වෙයි.

## එම්බ්‍රේවිස් මෙරට ගුවන් භාන්ඩ ප්‍රවාහනයේ සැලකිය යුතු ප්‍රතිනියක් දුරයි

එම්බ්‍රේවිස් දුවන් සේවයේ දුවන් හාන්ඩ් අංශය පසුගිය 2017/ 2018 වර්ෂයේදී මෙරට ගුවන් භාන්ඩ ප්‍රවාහණයෙන් වොන් 27,000 ක් පමණ ප්‍රමාණයක් සිදුකර ඇති බව වාර්තා වේ. එම සංඛ්‍යාලේඛන වලට අනුව එම කාලසීමාවේ දී දුවන් හාන්ඩ් මෙට්‍රික් වොන් 118,000 ක් පමණ ප්‍රමාණයක් අපනයනය කර ඇති අතර එය පසුගිය වසරට සාපේක්ෂව 23% ක පමණ වර්ධනයකි. සම්යාක්ෂිත ප්‍රතිනියක් නිර්මාණය කළ ඇති අතර ඒ සඳහා B 777 දුවන් යානා යොදා ගනි.



## NEWS

## බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ විදුත් ද්වාර (e - Gates System) පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කෙරේ



රුපියල් මිලියන 260ක ආයෝජනයක් සමිත්ව විදුත් ද්වාර 10 කින් සමන්වීත පද්ධතියක් බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ ස්ථාපිත කිරීම පිළිස යොමු කළ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව අනුමත වී ඇත. විදුත් ද්වාර (e - Gates System) පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් පැමිණිමේ හා පිටවීමේ නිශ්චාපණ ක්‍රියාවලිය විධීමත් කළ හැකියි.

## දෙවන ලේක යුධ සමයේ නමක් රැක්ද ගුවන් නියමුවරිය තුවයෙන් සමූහී



දෙවන ලේක යුධ කටයුතු වෙනුවෙන් ගුවන් නියමුවරියන් ලෙස සේවය කළ අත්‍යාව්‍ය අතරින් මෙරේ විල්කින්ස් (Mary Wilkins) සුවිශ්චිත කාර්යභාරයක් සිදුකළ තමක් රුන් නියමුවරියකි. 1941 වසරේදී රාජකීය ගුවන් හමුදාවෙහි සේවයට එක්වූ ඇය එකිනෙකට වෙනස් ගුවන්යානා මාදිලි 70 ක් පමන පියාසර කර ඇති අතර පැදුළු ගුවන්යානා ප්‍රමාණය 1000 කට ආසන්න බව වාර්තා වේ.

ඇය මිය යන විට වසය අවුරුදු 101 කි.

## ඡලාල් ගුවන්තොටුපල සංවර්ධනයට කැඳිනා අනුමතිය



උතුරු පලාතේ ප්‍රධානතම අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සංවර්ධනය කිරීමට කැඳිනාට අනුමැතිය හිමිවිය. මේ වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 1965 ක ආයෝජනය කිරීමට සැලසුම්කර ඇති අතර අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලවල් දියුණු කර අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන්සේවා වර්ධනය කිරීම ඔස්සේ සංවාරක කර්මාන්තයට රැකුලක් සැපයීම ප්‍රධානතම අරමුණයි.

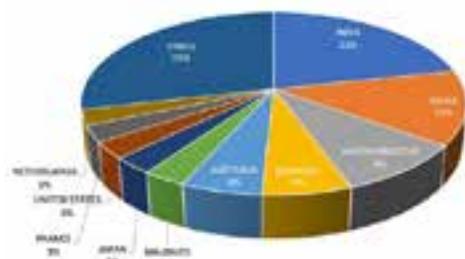
## යෙමින් එරෝග්ලොට් රුසියාව - ශ්‍රී ලංකාව ගුවනින් යකරයි



රුසියානු ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන්සේවයක් වන එරෝග්ලොට් දෙක දෙකකට පසුව තොළඹට සැපු ගුවන් ගමන් සේවා ආර්මිහ කරන ලදී. එය සනිටුහන් කරමින් පැමිණි ප්‍රථම යානාව 2018 ඔක්තෝබර 29 වන දින පිළිගැනීම වෙනුවෙන් උත්ස්වයක් ක්වුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන්තොටුපලේදී සංවිධානය කර තිබේ.

සතියකට පස් වකාවක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මෙම සැපු ගුවන් ගමන් සේවාව සඳහා A330-200 යානා භාවිත කරනු ලබයි. දෙරට අතර සංවාරයේ යෙදෙන ගුවන් මැගින් සඳහා මෙය ඉතා අනුමිත අවස්ථාවකි.

## මෙම වසරේන් සංචාරකයන් මෙරටට පැමිණීමේ ඉලක්ක සාර්ථක වන ලකුණු



2017 වසරේ සැපේතැම්බර මසට සාපේක්ෂව මෙම වසරේ සැපේතැම්බර මස සංචාරකයන්ගේ පැමිණීම 2.8% ක ප්‍රතිඵතියකින් ඉහළ ගොස් ඇති බව සංචාරක සංචර්ධන අධිකාරිය පවසයි. මෙම වසරේ සැපේතැම්බර මස සංචාරකයන් 149 087 ක් මෙරටට පැමින ඇති බවට එම අධිකාරිය උපට් දක්වන දත්ත වාර්තා සඳහන් කරයි.

මෙමෙන්ම මෙම වසරේ සැපේතැම්බර මස අවසන් වන විට සංචාරකයන් 1 731 922 ක් මෙරටට පැමින ඇති අතර එය පසුගිය වසරේ එම කාලයේම සාපේක්ෂව 11.6% ක වර්ධනයක් අත්කර දෙන්නකි.

## ඡ්‍රුහුණු කටයුතු සඳහා ගුවන් නමුදාවට නව යානා 06 ක්



විනයේ නිශ්පාදිත PT-6 මාදිලියේ නවන ගුවන් යානා 06 ක් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව වෙත සේවය සඳහා පිරිනැමුනා. මෙම ගුවන්යානා සියල්ල කටුනායක ගුවන් හමුදා ඉංගිනේරු අංශය විසින් එකළස් කිරීමේ සියලු ලැබූ අතර නිශ්පාදකයා වන M/S CATIC වින සමාගමේ උපදේශකත්වය සහ අධික්ෂණය ද එයට හිමිවී තිබුනා.

ගුවන්යානා නිල වශයෙන් භාරගැනීමේ අවස්ථාවට ගුවන් නමුදාපති එයාර් මාර්පල් කපිල ජයම්පති මහතා ඇතුළු තීලධාරීන් පිරිසක් ද එක්වීය.

මෙම ගුවන්යානා ගුවන් නියමු පුහුණුව සඳහා ම්‍රිණාමලය ගුවන් හමුදා කදවුරෝහි පිහිටි ගුවන් පුහුණු පාසල වෙත ලබාදීමට නියමිත ය.

## සිමා තාජ්පයේ ගෙවෙන එයාර් ඉන්දියා B 737-800 ගුවන් යානාව

ඉන්දියා ජාතික ගුවන්සේවය වන එයාර් ඉන්දියා ගුවන්සේවයට අයත් B 737-800 යානාවක් තිරුව්වපාලි ගුවන්තොටුපළින් වුබාසි බලා පිටත්වීමට ගුවන්ගත කිරීමට සූදානම් වන අවස්ථාවේ නියමුවාගේ පාලනයෙන් මිදි සිමා තාජ්පයේ හා එයට යාබදාව පිහිටි සන්නිවේදන ඇන්ටනා පද්ධතියේ ගැටී ඇත. මෙම සිද්ධීවෙන් යානයේ සිටි මගින් හට කිහිදු අනතුරක් සිදුනොවුන බවට වාර්තා පෙනු ඇතර යානයේ බද ප්‍රදේශයට දැඩි හානි සිදුවී තිබිණ. මෙම අවස්ථාවේ යානාවේ මගින් 130 දෙනෙකු සහ කාර්යමන්ඩල සාමාජිකයන් 06 දෙනෙකු සිට ඇත.



## NEWS

### 787 වන බෝයිං 787 ගුවන්යානාව නිපදවීම අරගුණ



බෝයිං ගුවන්යානා නිශ්පාදන සමාගමෙහි නිශ්පාදිත ගුවන්යානාව වඩාත් කරයෙක්මතාවයෙන් හෙබේ ගුවන්යානාවකි. මෙම මාදිලිය 2011 වසරේ ඔක්තෝබර් මස දී මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරනු ලැබූයේ ජ්‍යාන සිල් නිපෝත්න් ගුවන්සේවය වෙත ප්‍රථම යානාව ලබාදෙනි. සත් වසරක් ගෙවීයන මෙම අවධිය වන විට ගුවන්යානා එකක 750 ක් පමණ මෙහෙයුම් වල නිරතව සිටී. මෙම ගුවන්යානා මාදිලියෙන් නිපදවනු ලබන 787 වන ගුවන්යානාව පසුගිය දා එකලස් කිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කළ බව බෝයිං ගුවන්යානා නිශ්පාදන සමාගම තිල වශයෙන් ප්‍රකාශයට පත්කළ අතර මෙහි දැක්වෙන්නේ එහි එකලස් කිරීමේ අංගනයේ ජායාරූපයකි.

### අටභන එකාවත් මත්තලට ඇමෙනි ඇන්ට්‍රොව් දැවන්තය

මත්තල රාජ්‍යක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත ඇත්තේ විවෘත වර්ගයේ ගුවන් යානා රාභියක් ම පසුගිය කාලයේ වරින් වර පැමිනියා. ඒ අතරට AN 124 සහ AN 225 යන දැවන්ත ප්‍රමාණයේ හාණ්ඩ් ප්‍රවාහන ගුවන්යානාත් ඇතුළත්. 2018 නොවැම්බර 05 දින AN 124 මාදිලියේ ගුවන් යානාවක් ඉන්දුනීසියාව බලා ගුවන් ගමනක නිරතවෙන්න් සිටියදී පැමිනියා. මෙම ගුවන් යානා සඳහා පහසුකම් සැපයීම හරහා විශාල ආදායමක් ලබාගත හැකි වන බව මත්තල ගුවන්තොටුපළ කළමණාකරු උප්ප් කළ-සූරිය මහතා ගුවන්සර සමින් සඳහන් කළා.



### නිනරම ගං වතුරට යට වන ඉන්දියානු කොට්ඨ ගුවන්ගොට



දකුණු ඉන්දියානු ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ කිහිපය අතරින් එකක් වන කොට්ඨ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සැම වර්ෂයකම පාලේ ගංවතුර තරජනයට ලක්වන ගුවන්තොටුපළකි. එම අවස්ථාවලදී ගුවන්යානා රදවනය, මධ්‍ය පරියන්ත, ගුවන්යානා ධාවන පරිය, ප්‍රවේශ මාරුග ඇතුළත් ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සඳහා සැපුවම බලපෑමක් අනික්ල හැකි ස්ථාන බෙහෙමයක් ජලයෙන් යටත් බවයි එරට මාධ්‍ය භාවිතා කළේ.

මෙවර ඇතිවූ ගංවතුර හේතුවෙන් දින කිහිපයක් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් පවා අත්සුව්වන්නට එරට ගුවන් බලධාරීන් හට සිදුවා.

### කැනේ ඇසිරික් ගුවන්සමාගමේ 25 වන සංවත්සරය

ලොව ප්‍රමුඛ පෙලේ ගුවන්සේවයක් වන හොංකොං කේන්ද්‍රකරුතේ කැනේ පැසිරික් ගුවන්සමාගම මෙරටට ගුවන් ගමන් ආරම්භ කර 25 වන වසරක් ගතවීම නිමිති කරගතින් විශේෂ සැමරුම් උත්සවයක් කුවුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළලේ දී උත්කර්ෂණය් අත්දීමින් පවත්වනු ලැබාවා.



## අනාගත ගුවන්සේවාව අඟේ ඇසින්

### 73 වන ජාත්‍යන්තර සිව්ල ගුවන්සේවා දිනය තේමාකරගතිම් නිවැරදිව ප්‍රාග්ධන මෙහෙයුම් මෙම තුළ දීප විතු තරගය පාසැල් අංශයේ කැණිෂ්ටි සහ පේෂී ලෙස කාණ්ඩ දෙකක් යටතේ ද විවෘත අංශයෙන් ද ලෙස පවත්වූ අතර කාණ්ඩ ත්‍රිත්වය යටතේ ම තරගය සඳහා තීර්මාණ විභාල ප්‍රමාණයක් යොමුකර තිබීම විශේෂවයකි. ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් තොරාගන්නා ලද්දේ සෞඛ්‍යය විශ්ව විද්‍යාලයේ ප්‍රවීණයන්ගෙන් සඳුම්ලත් විනිශ්ච මණ්ඩලයක් විසිනි. කාණ්ඩ ත්‍රිත්වයෙහි ම ප්‍රමාණ ස්ථානය දිනාගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් වෙත සියලුප්පරුවේ අධ්‍යාපන වාරිකාවක් ද, දෙවන ස්ථානය දිනාගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් වෙත මැලේසියාවේ අධ්‍යාපන වාරිකාවක් ද, තෙවන ස්ථානය දිනාගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් වෙත අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමනක තීරත්වීමට ගුවන් විකවී පත් දෙක බැඳින් ද පිරිනැමීමට කඩපුව සංවිධානය කර තිබූණි. එමෙන්ම සිටි වන ස්ථානයේ සිට දසවන ස්ථානය දක්වා ජයග්‍රහන අත්කරගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් වෙත තුළතා සහිතිකපත් සහ ත්‍යාග විවෘත පිරිනැමීන. එමෙන්ම ප්‍රථම සහ දෙවන ස්ථාන දිනාගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් හට ලබාදුන් විදේශ අධ්‍යාපන වාරිකා සඳහා ගුවන් විකවීපත්, නවානැන් පහසුකම්, ආභාරපාන, වෙළඳ සහ රක්ෂණ ආවරණ, එම රටවල සුවිශේෂ සහ අධ්‍යාපනික අතින් වැදගත් ස්ථාන තාර්ඡීම් පහසුව වෙනුවෙන් අවැසි ප්‍රවාහන පහසුකම් සහ ප්‍රවේශපත් ද ලබාදීම ද සිදුකරන ලදී. මෙම අවස්ථාව ශ්‍රී ලංකා සිව්ල ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සහාපති ආනන්ද විමලසේන, සිව්ල ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක තිලධාර එව්. එම්. සි. නිමලසිර, අධ්‍යක්ෂ ප්‍රධාන සාම්බන් සැලසුම් සහ විශේෂ ව්‍යාපෘති මාලක දසනායක යන මහත්වුන් සහ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන්, ඔවුන්ගේ ප්‍රවාහන සාමාජිකයන් ඇතුළු පිරිසක් ද එකවිය.



ඉදිරිපත් කළ තීර්මාණ අතරින් කිහිපයක්...

## தயாராக்கயன் திடல் விழயேங் பூக்காயைப் பத்திரீம்



தயாராக்கயன் கீங்டர்ஸ்டர்ஸ்லே விடைக் கடனாலன் வாரிகால கூட்டு பிறக்கிமீற பேர் கூறுகாயக் கண்காரனாகை புதின்தர் துவன்செரிபோலே கீ மலே விடைக் கூறுக்கேவேங் அலேவி கலமன்யாகர்ட் கந்துக் குழிமலை மத்து கந் கூறுக்கேவேலோ கார்யமன்சிலூக் கமனீக்

**සිංගප්පූරු විදෙස් අධ්‍යාපන බාරිකාවට එක්ව ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහණකාවන්**



**මලේසිය විදෙස් අධ්‍යාපන බාරිකාවට එක්ව ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහණකාවන්**



# NON-STOP

THE HIJACKING WAS JUST THE BEGINNING

- ඔවුන් දිලා වියෙන්නේ මානසික විකෘතිභාවය ඇත්තෙක්, බෙබදේක්, තුවක්කුවක් සහ බැංශ එකක්..
- සහ ඔවුන් එකාව මගේ ජලේන් එකේ දාලා ...
- අනර්සයි...

## Non-Stop

**Federal Air Marshal Services (FAMS)**, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදය මගින් වාතින් ඉවත් යානා හි ආරක්ෂාව සඳහා 1969 දී පමණ ස්ථාපනය කරන ලද සේවාවකි. මෙම ආයතනයෙහි සේවය කරන Federal Air Marshal (FAM) වරයෙකු යනු ඉතා ඉහළ නිපුණත්වයකින් යුතු හිති අවශ්‍ය මෙහෙය වන්නකු මෙන්ම සටන් කුම සහ මනා නිරික්ෂණ හැකියාවන්ගෙන් සපිරුණු ගුවන් යානයේ මගින් අතර සාමාන්‍ය ගුවන් මගින් මෙන් හැසිරෙමින් මගින්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම පිනිස යොදවනු ලබන නීතිමය බලතල සහිත නිලධාරීන් වේ. ප්‍රසිද්ධ

සැපේතැම්බර 11 (11 සැපේතැම්බර 2001) සිද්ධියෙන් පසු TSA (Transportation Security Administration) ලෙස, එක්සත් ජනපද DHS (U.S. Department of Homeland Security) ආයතනය මගින් එක්සත් ජනපදයේ සියලුම පොදු ප්‍රවාහන සේවාවන් හි ආරක්ෂාව සඳහා එක් ආයතනයක් පිහිටුවා මෙම FAMS ආයතනයද එහි යටතට පත්කරන ලදී. මෙලෙස නැවිකරනය වූ FAMS ආයතනය, එක්සත් ජනපදයේ අනෙකුත් ආරක්ෂාව හා සම්බන්ධ ආයතන (FBI, CIA...) සමග එකාබද්ධ කරන ලදී.

**Federal Air Marshal (FAM)** වරයෙකු වටා ගෙවුණු විත පටයක් වන Non-Stop (2014), මෙම කළාපයෙන් ඔබ වෙත ගෙන ඒමට අප අදහස් කෙරෙයේ, මෙම විතුපටය මගින් ගුවන් යානයක අභ්‍යන්තර ආරක්ෂාව ඉතා පුළුල්ව සාකච්ඡාවට ගෙන ඇති, ඉතාමත් සංකීර්ත දෙබස් හා රුප රාමු වලින් යුත්ක විමධි. මෙහි මා දැකින විශේෂව්‍ය ව්‍යුහයේ, මෙම විතුපටය පුරුන ලෙස රසවිදීමනම්

ගුවන් ගමනක, ගුවන් යානා මෙහෙය වීම හා අභ්‍යන්තර හුයාවලිය පිළිබඳ යම් තරමක දැනුමක් අවශ්‍ය වන බවයි. තවද එලෙස අන්දැකීම නොමැති අය හට මෙමගින් ඉහත දැක්වූ පරිසරයන් පිළිබඳ ලුලික අවබෝදයක් ලබා ගත හැක.

Action, Mystery සහ Thriller යන වර්ගීකරණයට අයත්වන 7.0 ක IMDb අගයකින් යුත් මෙම විතුපටය, විනාඩි 107 ක ධාවන කාලයකින් යුතුත වේ. අප හොඳින් දත්තා Universal Pictures ආයතනය මගින් බෙදාහැරුණ Non - Stop (2014) ආසන්න විශයෙන් ඇමරිකා බොලෝ මිලියන 50 ක පිටිවැයක් දැයෙට් Box office ආදායම ඇමරිකා බොලෝ මිලියන 228 ක ලෙස වාර්තා වේ.

Non-Stop (2014) හි අධ්‍යක්ෂණය House of Wax (Horror – 2005), Orphan (Psychological horror – 2009), Unknown (2011), Run all Night (2015) The Shallows (Survival, horror – 2016) සහ The Commuter (2018) යන, සමාජයේ

ඉතා පුළුල්ව කකාහනට ලක්ෂු නිර්මාණ ගෙන ආ කරුණ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වූ Jaume Collet-Serra (23 March 1974) විසින් සිත්තම් කර ඇප වෙත පිළිගන්වා ඇත.

Jaume Collet-Serra විසින් මෙම විතුපයයේ තුළය ඉහළ නැංවීම සඳහා යොදා ඇති රුප රාමුවක් වන තත්ත්ව 90 කින් අඩ් 25,000 කි ඇඟ් 8,000 දක්වා පිහිටිම (උස) වෙනස් කිරීම අතිශේෂීයක් ලෙස පෙනුණෙන්, මේ ගැන ගුවන් පැය 20,000 කට ආසන්න ප්‍රමානයක් සපුරා ඇති, ප්‍රවීන ගුවන් නියමුවෙකු වන කපිතාන් එන්. එ. කිල් මහතාගෙන් විමානයේ මුහු ප්‍රකාශ කර සිටියේ එය කළ හැකි බවත්, ඔහුත් යම් අවස්ථාවනුදී එසේ කර ඇති බවත්ය. මෙමගින් වඩාන් තහවුරු වූ කාරනය වූයේ, අධ්‍යක්ෂවරයා කෙකරම් අධ්‍යනයන් කර ඇතිදැයි යන වග වේ. මොහු විසින් මෙම විතුපයය ඉතාම යට්ටත වාදීව ඇපලිත ඉදිරිපත් කිරීමට සැහෙන වෙහෙසක් දරා ඇතිබවත් එය අතිසාර්තක වී ඇති බව පැවසිය භැක්.

Pilgrim's Progress (1978) විතුපයයෙන් රෝගනයට පිවිසි Taken විතුපට මාලාවෙන් ශ්‍රී ලංකික විතුපට ලෝලින් අතර ප්‍රසිද්ධීයට පත් තිහිබා, ගුප්ත, බිඳවුටුණු, තනිකඩ හා සිත යටින් වැළපෙන වරිත මතාව ප්‍රති නිර්මාණය කළහැකි, Liam Neeson විසින් Non - Stop (2014) හි ප්‍රධාන වරිතය වන FAM වර්යාගේ වරිතයට රෝගනයෙන් දායකත්වය ලබා දේ. මා හට හැගෙන ආකාරයට අධ්‍යක්ෂවරයාගේ එම තේරීම, විතුපයයේ අතිසාර්තක බාවය සඳහා ප්‍රධාන ලෙස බලපෑ බවයි.

## The Story

Non-Stop (2014), අධික ලෙස මත්පැනුට ඇඟිජී වූ පුද්ගලයෙකු ගුවන් ගමනක් සඳහා කම රුපයේ සිට ගුවන් තොටුපළල් විවිධ ස්ථරයන් හරහා ගුවන් යානය තෙක් ගමන් ගන්නා ආකාරය දැක්වෙන රුප රාමු වලින් ආරම්භ වේ. මෙම අඩ අදුරු රුප රාමු පෙළ ගැසෙන විට ඉතාමත් ගුප්ත සංඛිකයක් පසුවීමින් වාදනය වෙග මෙම පුද්ගලයා FAM වරයෙකු ලෙස British Aqualantic ගුවන් සමාගමේ New York - City සිට London - Heathrow බලා පියාසර කරන B767 යානයට ගොඩවදී. යානය ගුවන්ගත විමෙන් පසුව ඔහුගේ රාජකාර සන්නිවේදකය වෙත ලැබෙන පනිවිඩ සමුහය ගුවන්යානය පැහැර ගැනීම සහ එය ව්‍යයර්ත කර යානය ගොඩ බැස්වීම තෙක් සිදුවීන් මාලාව දක්වයි.

යොහාන් තෙන්නකොන්



# ගුවන්සර

GUWANSARA™

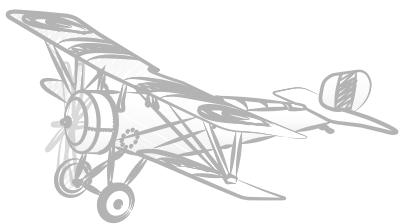
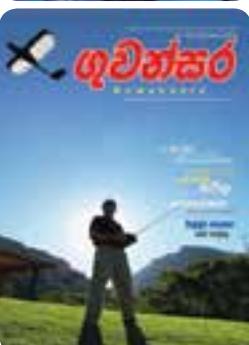
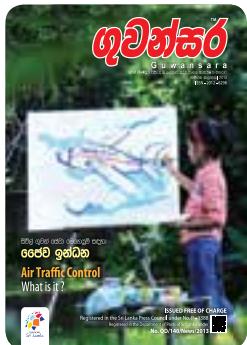
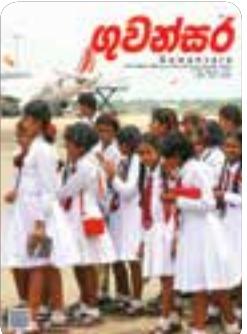
ගුවන්සර තෙතුමාසික සගරාව

ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම උක් පෙළ පාහල  
ක්‍රියාකාල වෙත නොමිලයේ හිකුත් කරනු ලබයි.



ගුවන් සේවා නිර්මාණ සහ  
ප්‍රවාත්ති වාර්තාකරණයට  
මධ්‍යත් අවස්ථාවක්...

ගුවන්සර සගරාව සඳහා ගුවන්  
කර්මාන්තය ආණිත සිදුවීම් ඔබටත්  
වාර්තා කළ හැක. ඔබ  
පාසල්/ප්‍රදේශයේ ගුවන් සේවා  
කර්මාන්තය පිළිබඳ නිසියම්  
වැඩසරිහන් සිදුවේ නම් ඒ හා  
සම්බන්ධ තොරතුරු හැකි ඉක්මනීන්  
අප වෙත යොමු කරන්න. තවද  
ගුවන්සර සගරාව සඳහා මිලි, රුභා,  
නිර්මාණ, පරිවාතන සහ ගුවන්  
කර්මාන්තය පිළිබඳ ඔබ දැන්නා කරනු  
අප වෙත යොමුකර ඕඛගේ නිර්මාණයේ  
දායකත්වය බ්ලාදිය හැකිය. තෝරා  
ගන්නා නිර්මාණ සඳහා සැනසිල් තහාග  
ලබාදීමටද අප ඔබාපොරාත්තු වේ.  
ගුවන්සර සගරාව නොමිලයේ  
හිකුත් කරන බැවින් මූල්‍ය කරනු  
ලබන්නේ සීමිත පිටපත් සංඛ්‍යාවකි.  
විඛිනී ගුවන්සර සගරාවේ පසුගිය  
ලබාගත හැක.



වමසීම...

ගුවන්සර සගරාව  
සිව්ල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන  
සහ අධ්‍යාපනික එකකය  
ශ්‍රී ලංකා සිව්ල් ගුවන් සේවා  
අධිකාරය

අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර,  
කටුනායක

ද.ක. 0112 35 88 00  
ඊ - මේල් - [cadec@caa.lk](mailto:cadec@caa.lk)

[www.facebook.com/guwansaramag](http://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