ගුවන්සර™

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව
19 වන කලාපය | 2019
ISSN - 2012 - 6298

අභියෝග ජයගනිමින් නොසැලී ඉදිරියටම ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය

ගුවන්යානාවේ තාක්ෂණික පසුබිම

ඓතිහාසික රාජධානියක ගුවන් සංකේතය සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ

සිහිනයක් සැබෑ කර වූ නොපසුබට උත්සාහය ලොව ප්‍රථම ගුවන් ගමන

ඩ්‍රෝන අභියෝගයට සාර්ථකව මුහුණ දුන් රාජාලියන්ගේ මෙහෙයුම

CONDENSATION TRAILS

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/129/NEWS/2019

අතීත ගුවන්තොටුපොළක් වූ රාවණාගල

කාටත් කලින් ගුවනින් ගමන් කිරීමේ තාක්ෂණය පිළිබඳව ලොවට කියා පෑ රාවණා රජුන්ගේ දඬුමොනරය පිළිබඳව අපි කවුරුත් කථා කරන්නේ මහත් ආඩම්බරයෙනි. බොහෝ ඉතිහාසගත සාක්ෂි සලකා බැලීමේ දී දඬුමොනර යානාව ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථාන කිහිපයක දී මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරන ලද බවට කරුණු සැලවී ඇති අතර ඒ අතරට වාරියපොල, තොටුපොළ කන්ද, ගුරුළුපොත, සීගිරිය, වේරගන්තොට, උස්සන්ගොඩ, රාවණාගල ප්‍රසිද්ධියක් උසුලයි.

මෙම ඡායාරූපයෙන් දැක්වෙන්නේ මධ්‍යම පලාතේ ලක්ෂපාන ප්‍රදේශයට මදක් ආසන්යේ පිහිටි රාවණාගල ස්ථානයයි.

ගුවන්සර™
Guwansara

Contents

ISSUE
19

06 අභියෝග ජයගනිමින් නොසැලී ඉදිරියට ම ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය

09 සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක්

13 ගුවන්යානාවේ තාක්ෂණික පසුබිම

16 ඓතිහාසික රාජධානියක ගුවන් සංකේතය සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ

23 ශ්‍රීලාංකේය නාමය ජාත්‍යන්තරයට රැගෙන ගිය මොරටුව සරසවි යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය

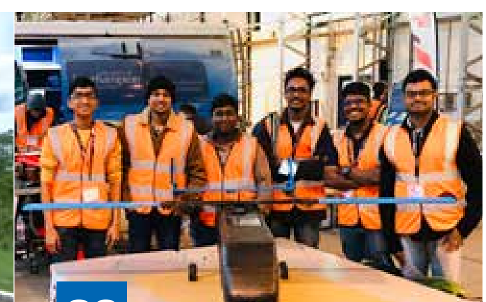
26 සිහිනයක් සැබෑ කර වූ නොපසුබට උත්සාහය ලොව ප්‍රථම ගුවන් ගමන

32 ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව 68 වන සංවත්සරික සැමරුම අභිමානවත්ව සමරයි

45 ඩ්‍රෝන අභියෝගය සාර්ථකව මුහුණ දුන් රාජාලියන්ගේ මෙහෙයුම

13

16



23

47

59

EDITORIAL

Editor in Chief	**ප්‍රධාන සංස්කාරක**
Malaka Dasanayake	මාලක දසනායක
Deputy Editor in Chief	**නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන සංස්කාරක**
Nilantha Tennakoon	නිලන්ත තෙන්නකෝන්
Consultant Editor	**සංස්කාරක උපදේශක**
Prabath Kularathna	ප්‍රභාත් කුලරත්න
Editor	**සංස්කාරක**
Chandima Kodituwakku	චන්දිමා කොඩිතුවක්කු
Head of Finance & Distribution	**මූල්‍ය සහ බෙදාහැරීම් ප්‍රධානී**
Manjula Wickramanayake	මංජුලා වික්‍රමනායක
Aviation Feature Editor	**ගුවන් සේවා විශේෂාංග සංස්කාරක**
Ishara Gunnawerdea	ඉෂාර ගුණවර්ධන
Editorial Board	**සංස්කාරක මණ්ඩලය**
Gimhan Dabarera	ගිම්හාන් දාබරේරා
Yohan Tennakoon	යොහාන් තෙන්නකෝන්
Gayani Millawithanachchi	ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
A A N S Adikari	ඒ ඒ එන් එස් අදිකාරි
Graphics Design	**ගැෆික් නිර්මාණ**
Banuka Sachintha	බානුක සචින්ත
Prasad Ranasinghe	ප්‍රසාද් රණසිංහ
Type Setting	**පරිගණක අක්ෂර**
Ruwini Busnayake	රුවිනි බස්නායක
Circulation	**බෙදාහැරීම් සහාය**
Gihan Gunasekara	ගිහාන් ගුණසේකර
Upul Abeyrathna	උපුල් අබේරත්න
Nuwan Samaranayake	නුවන් සමරනායක
Dhammike Nanda Kumara	ධම්මික නන්ද කුමාර
Upul Kumara	උපුල් කුමාර
Saman Priyantha	සමන් ප්‍රියන්ත
Indika Niroshan	ඉන්දික නිරෝෂන්
Tharanga Amarasinghe	තරංග අමරසිංහ
Sisira Kumara	සිසිර කුමාර
Chaminda Gunasekara	චමින්ද ගුණසේකර
Nimantha Peiris	නිමන්ත පීරිස්
Isuru Sampath	ඉසුරු සම්පත්
Prabath Chathuranga	ප්‍රභාත් චතුරංග
Photography	**ඡායාරූප**
Sagara Indrajith	සාගර ඉන්ද්‍රජිත්
Nalinda Madusanka	නලින්ද මදුසංක
Print	**මුද්‍රණය**
NEO Graphics	නියෝ ග්‍රැෆික්ස්

Publisher

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

Cover STORIES

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි 06 වන සාංවත්සරික සැමරුමට සමගාමීව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් පවත්වන ලද ගුවන්සේවාව පිළිබඳ පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනෙහි දී ගාල්ල සංඝමිත්තා බාලිකා විද්‍යාලයීය සිසුවියන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ ජ්‍යේෂ්ඨ ගුවන් සේවිකා උපුලි සචිත්‍රා වර්ණකුල සමග ඡායාරූපයකට පෙනීසිටි අයුරු.

ඡායාරූප:
ප්‍රසාද් රණසිංහ
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

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

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

අභියෝග ජයගනිමින් නොසැලී ඉදිරියටම

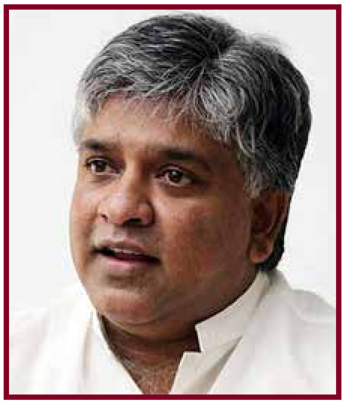
ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය

ගෝලීය වශයෙන් එක්සත්ව ක්‍රියාත්මක වන සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය වර්ථමානය වන විට වෙනත් බොහෝ ක්ෂේත්‍රයන් හා බද්ධ වෙමින් එදින දා දිවිපැවැත්ම කෙරෙහි දැඩි සේ යා වී පවතී. දිනෙන් දින ඉහළ යන ගුවන් මගී සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙහි සංඛ්‍යාත්මක අගය එයට කදිම නිදසුනකි. ගෝලීය වශයෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ලබන්නා වූ සීඝ්‍ර සංවර්ධනයට සමගාමීව ශ්‍රී ලංකාව ද ඒ වෙනුවෙන් සකස් විය යුතුය. පවතින අභියෝග හඳුනාගනිමින් ඒවා ජයගනිමින් යහපත් වඩාත් සුවදායී කර්මාන්තයක් ලක් වැසියාට ප්‍රධානය කිරීම වෙනුවෙන් ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය නිබඳවම සැදී පැහැදී සිටී.

වර්ථමාන අභියෝගයට කාලීන විසඳුම්...

පසුගිය අප්‍රේල් මස 21 වන දින අනපේක්ෂිත අයුරින් මෙරට ආගමික ස්ථාන සහ හෝටල් පරිශ්‍ර කිහිපයක් ඉලක්ක කරගනිමින් එල්ල වූ ත්‍රස්ත ප්‍රහාරය ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට දැඩි බලපෑමක් එල්ල කරමින් තිබෙන මෙම අවධිය අපහට ඉතාම අභියෝගාත්මක ය. මෙරටට සංචාරය පිණිස පැමිනෙන විදෙස් සංචාරකයින් යම් ප්‍රමාණයකින් අඩු වීම කෙරෙහි මෙම සිදුවීම සෘජු බලපෑමක් එල්ල කරන ලද අතර ම ඒ හේතුවෙන් විදේශිය ගුවන් සමාගම් සිය ගුවන් මෙහෙයුම් වාර ප්‍රමාණය යම් ප්‍රමාණයකියන් පහත දැමීම කෙරෙහි ද අවධානය යොමුකර තිබේ.

ඉන්පසු මෙරටට සිදුකරන ලද ගුවන් මෙහෙයුම් ආශ්‍රිත දත්තයන් විශ්ලේෂණයේ දී අනාවරණය වූයේ මෙරටට වානිජ ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන විදෙස් ගුවන් සමාගම් අතරින් ගුවන් සමාගම් 11 ක් සිය ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය පහත දැමීම කෙරෙහි අවධානය යොමුකර තිබූ අතර ඒ ඔස්සේ සතියක දී මෙරටට ක්‍රියාත්මක වූ ගුවන් ගමන් වාර 41 ක් අහිමිව ඇති බවයි.



ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමා
ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා
අමාත්‍ය

ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමා
ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා
රාජ්‍ය අමාත්‍ය

එල්. පී. ජයම්පතී මහතා
ලේකම් - ප්‍රවාහන සහ සිවිල්
ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ

ඊ. එම්. ආර්. කේ. ඒකනායක
මහත්මිය
ලේකම් - ප්‍රවාහන සහ සිවිල්
ගුවන්සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ

එමෙන්ම මඟී ආසන 8960 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ඉන් අහිමි විය.

තවද මූල්‍යමය වශයෙන් ගත් කල ගුවන් යානා සඳහා පහසුකම් හා සේවා සැපයීමෙන් ලැබෙන ආදායම එනම් ඍජු ලෙස රුපියල් මිලියන 12 ක් පමන ද, වක්‍ර ලෙස රුපියල් මිලියන 51 ක් පමන ද වන පරිදි රුපියල් මිලියන 63 ක් මෙම තත්වය හමුවේ දෛනිකව අප රටට අහිමි වන බව තක්සේරු කර ඇත. 2019 ජුනි මස දී මෙරටට පැමිනි විදෙස් සංචාරකයන්ගේ ප්‍රමාණය පසුගිය වසරේ එම මාසයට සාපේක්ෂව ප්‍රතිශතාත්මකව සංසන්ධනය කල විට 70 % ක පමන පහළ අගයක් ගන්නා බව සංචාරක අංශ ප්‍රකාශ කර ඇත.

මෙම තත්වය හමුවේ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමන්ගේ උපදෙස් පරිදි, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන්ගේ මගපෙන්වීම තුලින්, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම් එල්. පී. ජයම්පතී මහතා, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශ ලේකම් ඊ. එම්. ආර්. කේ. ඒකනායක මහත්මිය ප්‍රධාන ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ නිලධාරීන් මෙන්ම අමාත්‍යාංශ විෂය පථයේ පවතින සියළු ආයතන එක්ව කඩිනම් වැඩපිළිවලක් සකස් කරමින් සිටී. එහි දී ප්‍රධාන වශයෙන් සංචාරක ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් වෙනුවෙන් දායකත්වය සැපයීම කෙරෙහි අවධානය යොමුකර ඇති අතර ඒ වෙනුවෙන් සංචාරක අමාත්‍යාංශය හා අත්වැල් බැඳගනිමින් කටයුතු කරයි. එසේම ගුවන් මඟී සහ ගුවන්තොටුපොළ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ආරක්ෂක වැඩපිළිවෙලක් හඳුන්වාදෙන්නටත්, පැමිනෙන හා පිටත්වන මඟීන් ඒ හේතුවෙන් යම් අපහසුතාවයකට පත්වන්නේ නම් ඒ වෙනුවෙන් අවැසි පහසුකම් සැපයීම කෙරෙහිත් යුහුසුළුව අවධානය යොමුකර ඇත.

මගී අත්දැකීම් සහිත සංවර්ධිත සහ කාර්යක්ෂම ගුවන්තොටුපොළක්...

ගුවන් මගීන් වෙත නවතම ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් ලබාදීමේ අරමුණින් කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පරිශයේ මගී පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම වෙනුවෙන් නව සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රැසක් ක්‍රියාත්මක වන අතරම නව පන්නයේ තීරු බදු සාප්පු සංකීරණ, භෝජනාගාර ආදිය ස්ථාපිත කිරීම ද ඒ අතරට ඇතුලත් ය. වර්ධනය වන මගී ධාරිතාවයට සරිලන ලෙස මගී පර්යන්ත පුළුල් කිරීම ද ඒ අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනී. මේ පිළිබඳ ඉදිකිරීම් භාරව සී/ ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම කටයුතු කරන අතර ගරු අමාත්‍යතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් නිරන්තර ප්‍රගති සමාලෝචනයන් සිදුකරනු ලබයි.

එමෙන්ම සංක්‍රමණික මගීන් පිළිබඳව ද අවධානය යොමුකරමින් ඔවුන් වෙත සැපයෙන පහසුකම් ඉහළ නැංවීමටත්, කොළඹ හරහා ආසියාවේ හා ඉන් පරිබාහිර ලොව ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන් කේන්ද්‍රස්ථානයන් වෙත ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් ගමන් ජාලය තවදුරටත් කාර්යක්ෂම හා ශක්තිමත් පරිදි පවත්වාගෙන යාම කෙරෙහි ද අවධානය යොමුකරමින් එයට අවැසි උපායමාර්ගික සැලසුම් සකස්කරමින් පවතී.

සවිමත් දේශීය ගුවන් ගමන් ජාලයක්...

සංචාරක කර්මාන්තයට පිළිබඳව කථා කිරීමේ දී අප රට පුරා විහිදී පැතිර පවතින දේශීය සහ ජලතර ගුවන්තොටුපොළ කිසිසේත් දෙවැනි කොට සැලකිය නොහැකිය. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සහ රත්මලාන ගුවන්තොටුපොළ සිට පැයකට අඩු කාලයකින් මෙරට ඕනෑම ගුවන් ගමනාන්තයක් වෙත ගමන් කල හැකි පරිදි විහිද ව්‍යාප්තව පවතින මෙම ගුවන්තොටුපොළ පද්ධතිය සිවිල් ගුවන්තොටුපොළවල් ලෙස සංවර්ධනය කරමින් අභ්‍යන්තර නිශ්චිත ගුවන් ගමන් සේවා (Schedule Domestic Flights) ආරම්භ කිරීම අපගේ තවත් සැලසුම් ගත වැඩසටහනකි. ඒ ඔස්සේ දැනටමත් සිවිල් ගුවන්තොටුපොළක් ලෙස විවෘත කර ඇති මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොළ වෙත නිශ්චිත ගුවන් ගමන් සේවා ඇරඹීමට දැනටමත් පෞද්ගලික ගුවන් සමාග මක් ඉදිරිපත්ව තිබීම සතුටට කරුණකි.

එමෙන්ම උතුරු පලාත වෙත ප්‍රධාන ගුවන් පිවිසුම් මාර්ගයක් ලෙස සලකා පලාලි ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු වෙනුවෙන් මේ දිනවල ලහි ලහියේ කටයුතු සූදානම් කරමින් පවතී. ඒ වෙනුවෙන් සමස්ථ ව්‍යාපෘතිය සඳහා රුපියල් බිලියන 20 ක මූල්‍ය ආයෝජනයක් සිදුකරන්නට රජය මේ වන විටත් කටයුතු සූදානම් කර ඇති අතර ප්‍රථම අදියරෙහි සංවර්ධන කටයුතු නිමකිරීම සඳහා වැයවන මුදල රුපියල් බිලියන 02 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත.

සඵලදායී ලෙස ඩ්‍රෝන හා නියමුවන් රහිත යානා මෙහෙයවීම සඳහා පවතින නීති මාලාව යාවත්කාලීන කෙරේ...

ඩ්‍රෝන යානා මෙන්ම නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා භාවිතය මේ වන විට ලොව පුරා සීඝ්‍රයෙන් ව්‍යාප්තව ඇති අතරම එයට අනුගත වෙමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ද ඩ්‍රෝන යානා සහ නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා භාවිතය කර්මාන්තයක් ලෙස සහ විනෝදාංශයක් ලෙස සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ ගොස් ඇත. කෙසේවෙතත් මෙම යානා මෙහෙයුම් කටයුතු හේතුවෙන් පසුගිය කාලයේ සිදුවූ විවිධ අක්‍රමිකතාවයන් පිළිබඳ පැමිනිලි සහ චෝදනාවන් සැලකිල්ලට ගනිමින් සහ එම මෙහෙයුම් ජාතික ආරක්ෂාවට කිසියම් අයුරකින් තර්ජනාත්මක විය හැකි බැවින් තාවකාලිකව සියළු ආකාරයේ ඩ්‍රෝන සහ නියමුවන් රහිත යානා මෙහෙයුම් කටයුතු ගැසට් නිවේදනයක් මගින් අත්සිටුවන්නට කටයුතු කරන්නට සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය කටයුතු කලේ ය. එනමුදු දීර්ඝ කාලීන වශයෙන් මෙම තහනම ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂා නොකරන අතරම ඒ වෙනුවෙන් දැනට පවතින නීතීන් සහ නියාමන ක්‍රමවේදයන් තවදුරටත් සවිමත් කොට හුදෙක් වඩාත් සඵලදායී ලෙස මෙහෙයුම් කටයුතු වල යෙදවිය හැකි අයුරින් මෙම ක්ෂේත්‍රය අනාගතය වෙනුවෙන් සූදානම් කරවීම අපේක්ෂාවයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය නව මගකින් ඉදිරියට

සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක්

1911 වසරේ සැප්තැම්බර් මස 11 වන දින බ්‍රවුන්ස් ආණ්ඩුකාරවරයාගේ පරිහරණය සඳහා මෙරටට ගෙන එන ලද බ්ලැරියට් වර්ගයේ ගුවන් යානාවත් සමගින් මෙරට මහත් අවධානයක් දිනාගන්නා ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සියවස් සැමරුම් සන්ධිස්ථානය ද පසුකර තවත් වසර කිහිපයක් ගත වන මොහොතේ තවත් සුවිශේෂී සංධිස්ථානයක් පසුගිය දා පසුකළේ ය. ඒ සිවිල් ගුවන්සේවාව සඳහා නව ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීමත් සමගිනි.

සිවිල් ගුවන්සේවාව වැනි ජාත්‍යන්තර රෙගුලාසීන් හා සමගාමීව කටයුතු කරන්නා වූ සුවිශේෂී ක්ෂේත්‍රයක් සඳහා ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීමේ වැදගත්කම පිළිබඳව සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය අරමුණු කරගනිමින් වර්තමානයේ සිදුවන සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳවත් පාඨක ඔබට කරුණු කියන්නට ගුවන්සර අප සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා සමග කල සාකච්ඡාවකි මේ.

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමනි, මේ දිනවල මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට ලැදි කාගේත් කථාබහට ලක්ව තිබෙන කාරනාවක් වී තිබෙන්නේ සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සඳහා හඳුන්වා දුන් නව ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳවයි. ප්‍රථමයෙන්ම ඒ පිළිබඳව සඳහනක් කළොත්.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා

රටක් තුල යම් කර්මාන්තයක් හෝ ක්ෂේත්‍රයක් ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය පිළිබඳව නිශ්චිතව හඳුනාගත හැකි, නැතිනම් එහි ගමන් මග පිළිබඳව එම ක්ෂේත්‍රයේ හෝ කර්මාන්තයේ නියැලෙන හෝ නියැලෙන්නට අපේක්ෂා කරන පිරිස වෙත අවබෝධයක් ලබාගත හැකි මිණුම් දණ්ඩක් තමයි එම කර්මාන්තය සම්බන්ධයෙන් එම රටෙහි පවතින ජාතික ප්‍රතිපත්තිය. එය මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයටත් පොදු කාරනාවක්. විශේෂයෙන්ම අප වැනි රටවලට මෙවැනි ප්‍රතිපත්තියක් තිබීම ඉතාම වැදගත්.

ඉතින් මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නියාමන ආයතනය ලෙස, එම කර්මාන්තයේ උන්නතිය, සුරක්ෂිතතාවය මෙන්ම අනාගත යහ පැවැත්ම වෙනුවෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් පැවතීමේ අවශ්‍යතාවය ඉතා දීර්ඝ කාලයක සිට අප හඳුනාගෙන තිබූ කාරණාවක්. ඒ අනුව ක්‍රියාත්මක වෙමින් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය වෙනුවෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීම වෙනුවෙන් අවශ්‍ය කටයුතු අප ආයතනය විසින් සම්පාදනය කලා. ඒ අනුව සකස්

කල කෙටුම්පත ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමන් විසින් කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු 2019 මාර්තු මස 06 වන දින එය අනුමත කරනු ලැබුවා. එම අවස්ථාව මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ජාතික වශයෙන් ලැබූ ජයග්‍රහනයක් සේම සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නියැලෙන, නියැලෙන්නට අපේක්ෂා කරන සහ කර්මාන්තයට හිතැඟි සියළු දෙනා අපේක්ෂා කල සුභ පිණිවුඩයක් ලෙසයි මා දකින්නෙ.

සිවිල් ගුවන්සේවාව වැනි ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව ක්‍රියාත්මක වන කර්මාන්තයකට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් තිබීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳවත් පාඨකයන් දැනුවත් කළොත්.

සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ලොව පුරාම නිරුපද්‍රිතම සහ වඩාත් සපලදායි ලෙස භාවිත කරන කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන මාධ්‍යය ලෙස ක්‍රියාත්මක වන්නේ එය තුල ක්‍රියාත්මක වන නිසි නියාමන ක්‍රියාවලිය හේතුවෙනුයි. ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය එක් සපලදායි අරමුණක් කරා මෙහෙයවීම වෙනුවෙන් ලොව පුරා රටවල් 193 ක් එක්වෙමින් පිහිටුවාගෙන ඇති ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මගින් කර්මාන්තයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් හඳුන්වා දී ඇති 12 000 කට අධික සම්මත ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත පරිචයන් (SARPs) මහත්සේ ඉවහල් වනවා. නමුත් රටකට තම රට තුල සහ තමන්ගේ පරිපාලන සීමාවේ පවතින ගුවන් කලාපයේ සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ක්‍රියාත්මක වන්නේ කෙසේද යන්න පිළිබඳව නිශ්චිත වූ අනුමත රාජ්‍ය ලේඛණයක් තිබීම ඉතා වැදගත්. එසේ නිශ්චිත ක්‍රමවේදයක් පැවතීම තුල එම කර්මාන්තය බාහිර බලපෑම් හේතුවෙන් සිය ගමන්මග වෙනස් කරගන්නේ නැහැ. නිශ්චිත දිශාවක් ඔස්සේ යහපත් අරමුණු කරා ඉතා පහසුවෙන් එය මෙහෙයවන්න වගේම හසුරවන්න අවස්ථාවක් උදාවනවා.

ඉතින් මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ද නිශ්චිත දිශාවක් ඔස්සේ සපලදායී ලෙස හසුරුවන්න, නියාමනය කරන්න වගේම කර්මාන්තයේ හෙට දවස යහපත් කරන්නත් අරමුණු කරගෙන තමයි අප ජාතික ප්‍රතිපත්තියක අවශ්‍යතාවය පිළිබඳ සංකල්පය මෙයට වසර කිහිපයකට පෙර දී ඉදිරිපත් කලේ. විශේෂයෙන්ම අප ආයතනය වැනි කර්මාන්තයේ නියාමන ආයතන, දෙස් විදෙස් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්කරුවන්, කර්මාන්තයේ නියැලෙස සෙසු පාර්ශවකරුවන් හට මෙය ඉතාම වැදගත් කාරණාවක්. මේ ඔස්සේ නිශ්චිත දැක්මක් ඔස්සේ සිය කටයුතු සැලසුම් කරන්නත් ක්‍රියාත්මක කරන්නත් දැන් ඔවුනට අවස්ථාව සැලසෙනවා. එමෙන්ම බොහෝ රටවල් අප රටට සිය ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන්න කටයුතු කරන අවස්ථාවේ දී මෙන්ම දෙස් විදෙස් ආයෝජකයන් ගුවන්සේවාව ආශ්‍රිත කර්මාන්ත සඳහා ආයෝජනය කරන්න පෙළඹෙන අවස්ථා වලදී අප රට තුල සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ගමන් මග, රාජ්‍ය දායකත්වය සහ එය වෙනුවෙන් පවතින රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තීන් පිළිබඳව සැලකිළිමත් වනවා. ඒ පිළිබඳව සොයාබැලීමක් සිදුකරනු ලබනවා. ඉතින් එම අවශ්‍යතාවය සපුරන්නත් මෙම නව ජාතික ප්‍රතිපත්තිය ඉතා වැදගත් වනවා.

සියළු පාර්ශවයන් එක්කරගනිමින් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වා දීම විශේෂයෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය වැනි සුවිශේෂී කර්මාන්තයකට එතරම් පහසු කාරනාවක් නොවෙයි.

ජාතික ප්‍රතිපත්තිය කියන්නෙ ශ්‍රී ලංකාවේ එම කර්මාන්තය පිළිබඳව, ක්‍රියාපරිපාටිය පිළිබඳ සියළු තොරතුරු ඇතුලත් නිශ්චිත රාජ්‍ය ලේඛණයයි. ඉතින් මෙවැනි ලියැවිල්ලක් සකස්කරන අවස්ථාවේ දී කර්මාන්තයේ කිසිදු පාර්ශවයක්

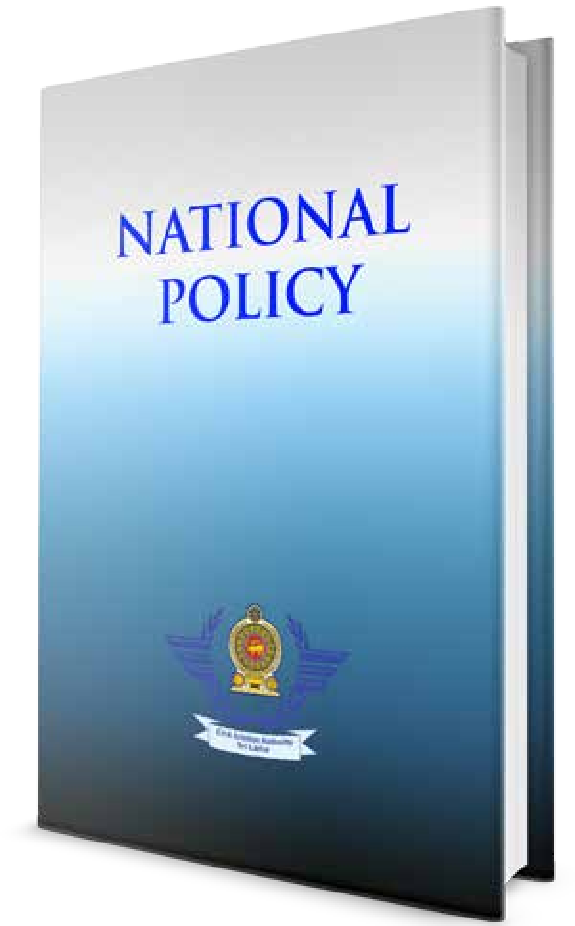
නොසලකා හරින්න හෝ ඔවුන්ගෙන් අදහස් නොවිමසා කටයුතු කරන්න අපට කිසිදු අවස්ථාවක් නැහැ. මන්ද මෙම රාජ්‍ය ලේඛණය තුලින් අප රටෙහි සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ස්වභාවය, එහි නිශ්චිත ගමන්මග, ඒ හා සබැඳි පාර්ශවකරුවන්, ගුවන්තොටුපොළ හා ගුවන්යානා මෙහෙයුම්කරුවන්, දේශීය සහ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් කර්මාන්තය මෙහෙයවීම සහ කර්මාන්තයේ අනෙකුත් නියැලෙන පිරිස වැනි සියළු කරුණු පිළිබඳව කථාබහ කල යුතුයි. ඒ නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් වන කෙටුම්පත සකස් කිරීමේ දී මෙන්ම සකස්කර අවසන් වූ පසුත් අප ආයතනය විසින් කර්මාන්තය හා සබැඳි කර්මාන්තකරුවන් පිළිබඳව අවධානය යොමුකලා. කෙටුම්පත සකස්කරන්න ඔවුන්ගේ ඍජු දායකත්වය ලබාගත්තා. ඒ වගේම කෙටුම්පත අපගේ රේඛීය අමාත්‍යාංශය ඔස්සේ කැබිනට් මංඩලයට ඉදිරිපත් කරන්න ප්‍රථම සියළු පාර්ශවකරුවන් සමගින් සාකච්ඡා වට ගනනාවක් පවත්වනු ලැබුවා. එවැනි දීර්ඝ ක්‍රියාවලියක ප්‍රතිපලයක් ලෙස තමයි අද වන විට විනිවිදභාවයෙන් යුත් සිවිල් ගුවන්සේවා ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් අප ආයතනය ඔස්සේ රටට හඳුන්වාදීමට හැකියාව ලැබී තිබෙන්නේ.

මෙම සිවිල් ගුවන්සේවාව වෙනුවෙන් වන නව ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව පර්ශවකරුවන් හා මහජනතාව දැනුවත් කිරීමට ඉදිරියේ දී ක්‍රියාකරන ආකාරය පිළිබඳවත් සඳහනක් කළොත්.

ඇත්තෙන්ම, මෙම සිවිල් ගුවන්සේවාව පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය පිළිබඳව කර්මාන්තයේ නියැලෙන්නන්, පාර්ශවකරුවන් මෙන්ම රටේ මහජනතාවත් දැනුවත් කල යුතුයි. මෙහි ප්‍රතිලාභ හිමිවන වැදගත් එක් පාර්ශවයක් තමයි මහජනතාව. අප නිසි නියාමනයක් යටතේ විධිමත් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයක් සකස් කරන විට එහි ප්‍රතිලාභ මහජනතාවට විවිධ පැතිකඩ ඔස්සේ හිමිවනවා. ඒ සඳහා ඉදිරියේ දී බොහෝ දේ සිදුකරන්න ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය කටයුතු සැලසුම් කර අවසන්. මූලික වශයෙන්ම මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තිය සහිත ලේඛණය ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග අමාත්‍යතුමන් විසින් ගැසට් කිරීමෙන් අනතුරුව ඒ පිළිබඳව පුළුල් දැනුවත් කිරීමේ වැඩපිළිවලක් දියත් කරන්නත් එම සැලසුම් තුලින් අප බලාපොරොත්තු වනවා. ඒ අතරට මාධ්‍ය සාකච්ඡා, පුවත්පත් දැන්වීම මෙන්ම ගුවන්විදුලි සහ රූපවාහිනී වැඩසටහන් වැනි අංගත් ඇතුලත්.

දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නියැලෙස රටක් ලෙස එම කර්මාන්තයට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීම සුවිශේෂී අවස්ථාවක්. එවැනි අවස්ථාවක් උදාකරගන්නට බොහෝ පිරිසක් අතහිත දෙන්න ඇති.

1903 වසරේ දී රයිට් සහෝදරයන් විසිනි යාන්ත්‍රික බලයෙන් ගුවන ජයගැනීමත් සමගින් ඇරඹි ලෝක සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය ඉන් වසර කිහිපයක් ගත වූ සැනින් ශ්‍රී ලංකාවට ද හඳුන්වාදෙනු ලැබූවා. ඒ 1911 වසරේ දී ප්‍රථම ගුවන් යානාව මෙරටට ගෙන්වීම ඔස්සේ යි. කෙසේවෙතත් ඉන් පසුව ක්‍රමිකව වර්ධනය වූ මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට නිසි නියාමන ක්‍රමවේදයක් හිමිවන්නේ 1948 වසරේ ජූනි 01 දින එවක සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තබමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකත්වය ලබාගැනීමත් සමගයි. ඉන් අනතුරුව 2002 වසරේ දී ගතානුගතික දෙපාර්තමේන්තු සම්ප්‍රදායෙන් මිදී ජාත්‍යන්තර ක්‍රමවේදයන්ට අනුව කර්මාන්තය හැසිරවීමේ කාලීන අවශ්‍යතාවයට පිළිතුරු ලෙස 2002 අංක 34 දරන පනත මගින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය බිහිවීම මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ හැරවුම් ලක්ෂයක් වූ බව නොඅනුමානයි. පසුකාලීනව කර්මාන්තයේ නිශ්චිත ගමන්මග සිවිමත් කරන්න රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක් තිබිය යුතු බව අවබෝධ කර ගැනීමෙන් පසුව තමයි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය වෙනුවෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීමට රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ ද උපදෙස් සමගින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය කටයුතු සම්පාදනය කලේ.



ඉතින් මෙම භාරදූර කාර්යය සාර්ථකව නිමකරමින් සිවිල් ගුවන්සේවාවට ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදීමේ ක්‍රියාවලිය තෙක් ගෙනඒම දක්වා අප පැමිනි ගමන් මගෙහි දී ඒ වෙනුවෙන් කැපවීමෙන් කටයුතු කල බොහෝ පිරිසක් සිටිනවා. සිවිල් ගුවන්සේවාව සඳහා වන ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් එළිදැක්වීම සඳහා වන කෙටුම්පත සකස් කිරීම ආරම්භ වන්නේ මෙයින් වසර කිහිපයකට ඉහතදී යි. ඒ වෙනුවෙන් ඉතා වගකීමෙන් සහ ඉතා ඕනෑකමින් ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා හිටපු අමාත්‍ය ගරු නිමල් සිරිපාල ද සිල්වා මැතිතුමන් කටයුතු කල බව ගෞරවයෙන් සිහිපත් කල යුතුයි. ඒ වගේමයි ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශ ලේකම්තුමන් ප්‍රධාන සියළුම නිලධාරීන්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මැතිතුමන් ප්‍රධාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙන්ම සියළුම නිලධාරීන්, මෙරට සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය හා සමීපව කටයුතු කරන සියළුම පර්ශවකරුවන් ගේ කැපවීම උත්සාහය නිසා තමයි අද අප රටේ සිවිල් ගුවන්සේවාව වෙනුවෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් හඳුන්වාදෙන්න අවස්ථාව උදා වූයේ.

එමෙන්ම මෙම ජාතික ප්‍රතිපත්තිය කැබිනට් මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කර අනුමත කර ගැනීම වෙනුවෙන් සුවිශේෂී කාර්යභාර්යක් ඉටුකල වත්මන් ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමන් සහ රාජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන් ඉතා ගෞරවයෙන් සිහිපත් කරන්නත් මා මෙය අවස්ථාවක් කර ගනු ලබනවා.

ගතවන 2019 වසර ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට ඉතා වැදගත් වර්ෂයක්. ඒ පිළිබඳවත් පාඨකයන් දැනුවත් කළොත්

මා පෙර සඳහන් කල පරිදි 1903 වසරේ දී ආරම්භ වන සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ඉන්ඉක්බිතිව ඇතිවූ සීඝ්‍ර පිබිදීමත් සමගින් විවිධ පැතිකඩ ඔස්සේ විහිදී ලොව පුරා පැතිරී යානවා. එයට ගතවන්නේ ඉතා කෙටි කාල පරාසයක්. ඉතින් ගුවන්සේවාව සපල ලෙස ක්‍රියාවේ යොදවන්න නැතිනම් නිරුපද්‍රිතව මහ ජනතාවගේ අපේක්ෂා මල්පල ගැන්වෙන් ලෙස භාවිත කල හැකි ලෙස නිසි නියාමනයකට ලක්කරන්න අවශ්‍යතාවයක් මතුවන්නේ මේ ක්ෂණික පිබිදීම විවිධ අකටයුතු සඳහා යොදවාගැනීම දක්වා ව්‍යාප්ත වූ නිසාය. අතිබිහිසුනු දෙවන ලෝක යුධ සමයේ නිමාවත් සමගින් එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය යටතේ පවතින අංශයක් ලෙස ගුවන්සේවාව ද නියාමන විය යුතු බවට යෝජනා වීම එවක ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඇතිවූ හැරවුම් ලක්ෂයක් වූ අතර ඒ අනුව 1944 වසරේ දෙසැම්බර් 07 දින රටවල් 52 ක සහභාගීත්වයෙන් එහි මුල් පියවර ලෙස චිකාගෝ සම්මුතිය ලෙසින් සිවිල් ගුවන්සේවාවේ නියාමනය වෙනුවෙන් වන ලෝක ප්‍රතිපත්තියට නිල වශයෙන් අත්සන් තැබීම සිදුවනවා. මෙය තමයි සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය නිසි නියාමනයකට ලක්වන්නට උදාවන මංගල අවස්ථාව. වර්ථමානය වන විට ලෝකයේ රටවල් 193 ක් චිකාගෝ සම්මුතියෙහි නියාමන ක්‍රමවේදයන්ට එකඟවෙමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය ලබාගනිමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නියාමනය වෙනුවෙන් පෙළගැසී සිටිනවා.

ඉතින් මෙම වසර ලෝ වාසී සිවිල් ගුවන්සේවාවට ලැදි සියළු දෙනා හට සුවිශේෂී වූ වසරක්. මන්ද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවාවේ නියාමනය වෙනුවෙන් ඇරඹි ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය ආරම්භ කර වසර 75 ක් ගතවන්නේ මෙම වසරේ දී වීම හේතුවෙන්. ඒ වෙනුවෙන් ලොව පුරා පවත්වන සැමරුම් උත්සව මාලාවට සමගාමීව කටයුතු කරමින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය ද 2019 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින සැමරුම් උත්සවයක් පවත්වීම පිළිබඳව අවධානය යොමුකර තිබෙනවා.

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමනි, මේ වන විට අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය සහ දේශීය ගුවන්සේවා කටයුතු සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් සුවිශේෂී වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක වනවා.

පසුගිය වසර කිහිපයේ මෙරටට පැමිනි සංචාරකයන් පිළිබඳ සංඛ්‍යාත්මක දත්ත වාර්තාවන් සැලකීමේ දී එහි සීඝ්‍ර වර්ධනයක් සිදුවන බව අපට අවබෝධ කරගත හැකියි. ඔවුන් අප රටේ පිට පලාත්වල විශේෂයෙන්ම කොළඹින් බැහැරට සංචාරය කරන්න අපේක්ෂාවෙන් තමයි වැඩිවශයෙන් සංචාරය කරන්න සැලසුම් කරන්නේ. ඉතින් අපේ රටේ දැනට පවතින අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පද්ධතිය සහ ජලජ ගුවන්තොටුපොළ ලෙස භාවිත කල හැකි ස්ථාන පිහිටා තිබෙන ආකාරය දෙස විමර්ශණාත්මකව විමසා බැලූ විට අපට පසක් වන කාරනාවක් තමයි ඒ ඔස්සේ ඒවා ප්‍රයෝජනයට ගනිමින් දේශීය ගුවන් ගමන් සේවා කර්මාන්තය දියුණු කිරීමේ අවස්ථාව පවතින බව. ඒ අනුව අප යෝජනා කලා විශේෂයෙන් පෞද්ගලික අංශයට නිශ්චිත කාලසටහනකට අනුව සැලසුම්ගත දේශීය ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන්න ඉදිරිපත් වන ලෙසට.

දැනටමත් සිනමන් එයාර් ගුවන්සේවය සාර්ථකව එම සේවාව මෙරට පිහිටි අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සහ ජලජ ගුවන්තොටුපොළ වෙත කටුනායක බණ්ඩාරනායක ගුවන්තොටුපොළේ සිට ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනවා. ඒ මෙන්ම ෆිට්ස් එයාර් ගුවන් සේවයත් මේ වන විට ATR 72 මාදිළි ගුවන් යානාවක් මෙරටට ගෙන්වීමෙන් පසු මේ වන විට අභ්‍යන්තර සැලසුම්ගත දේශීය ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන්න අවශ්‍ය කටයුතු සූදානම් කරමිනුයි පසුවන්නෙ. විශේෂයෙන්ම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සිට මඩකලපුව සහ පලාලි ගුවන්තොටුපොළ වෙත දේශීය ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කිරීම තමයි ප්‍රධානතම අරමුණ. මෙම නව ආගමනයත් සමගින් මෙරට අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා නව ගමන් මගක් ඔස්සේ ගමන් කරාවි. ඒ වගේම සංචාරක කර්මාන්තයට නව පනක් ගුවන්සේවාව ඔස්සේ ලබාදෙන්නත් අපට අවස්ථාව උදාවේවි.

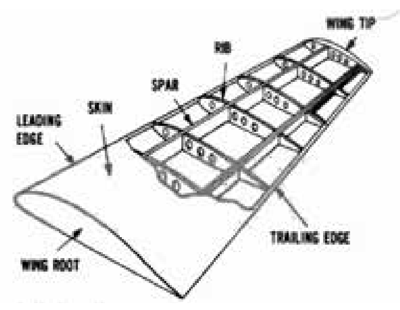
නිලන්ත තෙන්නකෝන්

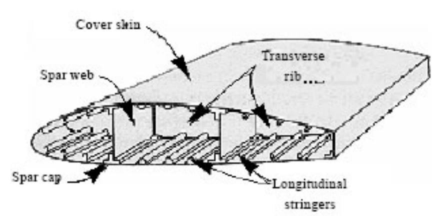
ගුවන්යානාවේ තාක්ෂණික පසුබිම

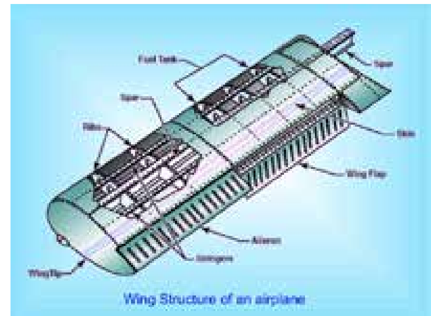
අපි හැමදාම කියනවා වගේ ගුවන්යානාව කියන මේ මහා අරුම පුදුම නිර්මාණය අද වන විට ලෝකයේ තිබෙන ඉහළතම තාක්ෂණය යොදාගෙන තමයි නිර්මාණය වන්නේ. නමුත් අතීතයේ සිටම තාක්ෂණය කෙතරම් දියුණු මට්ටමකට පැමිනියත් ගුවන් යානාවක් ගුවනේ ගමන් කිරීම සඳහා තිබිය යුතු මූලික සිද්ධාන්ත නම් කිසිවක් වෙනස් වී නැහැ. අපි පසුගිය කලාපයෙන් කථා කලේ ගුවන් යානාවක් හැසිරවීම සඳහා යොදාගනු ලබන පියසැරි පාලන පෘෂ්ඨ (Flight Control Surfaces) පිළිබඳව නෙ. ඉතින් මෙම කලාපයෙන් පියාපත් නිර්මාණය වී ඇති ආකාරය, එහි හැඩය හා ගුවන් යානාවක් ගුවනේ පියාසර කිරීමේ දි ඒ මත ඇති කරන බල (Force) පිළිබඳව සකච්ඡා කරන්න තීරණය කලා, පසුගිය කලාපයෙන් ඔබට පොරොන්දු වූ පරිදිම.

අප පසුගිය කලාපයෙන් කථා කලා වගේම පියාපත් කියන්නෙ ගුවන් යානාවකට ඉතාම වැදගත් දෙයක්. මොකද පියාපත් නොමැතිව යානාවකට මෙහෙයුම් කරන්න නොහැකි නිසා. පක්ෂියෙක් පියාසර කිරීමට අවශ්‍ය උඩුකුරු තෙරපුම් බලය ලබාගන්නේ තම පියාපත් වලින් වගේම ගුවන් යානාවක් ගුවන්ගත වීමට, ගුවනේ රැඳීමට, ගොඩබැස්සවීමට වැනි සියළු මෙහෙයුම් අවස්ථා සඳහා අවශ්‍ය උඩුකුරු තෙරපුම් බලය (Lift) ලබාගන්නේ මෙම පියාපත් වලින්.

ගුවන්යානාවක පියාපත් හරස්කඩ සකස්කරල තියෙන්නේ හරිම විශේෂිත හැඩයකට, බැලූ බැල්මට පියාපත් කියන්නෙ සාමාන්‍ය තුනී තිරස් පෘෂ්ඨයක් වගේ පිටතින් නරඹන අපට දකින්න ලැබුනාට ගුවන්යානා පියාපත් වලට ආවේනික වූ සුවිශේෂී හැඩයකට තමා පියාපත් හරස්කඩ නිර්මාණය කරල තියෙන්නේ. එම හැඩය අප ගුවන්සේවාවේ දී හඳුනාගන්නේ ඒරෝෆොයිල් (Aero foil) ලෙසටයි. ගුවන්යානාවක පියාපතක හරස්කඩ රූපයක් අපට පහත පරිදි හඳුනාගන්න පුළුවන්.

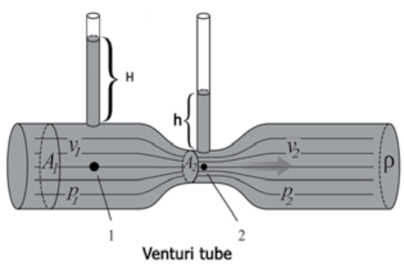






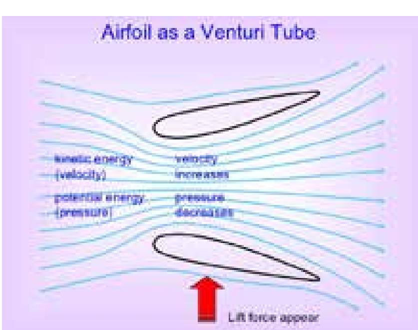
මේ එරෝෆොයිල් හැඩය (Aerofoil Shape) නිර්මාණය කරල තියෙන්නේ බර්නූලි මූලධර්මයට අනුවයි. ඒ කියන්නේ යම් කිසි තරළ (fluid) (උදාහරණයක් ලෙස ජලය හෝ වාතය දක්වන්න පුළුවන්) ප්‍රවාහයක් ගමන් කිරීමේ දී පීඩනය වැඩි ස්ථානයක තරළයේ වේගය අඩු අතර පීඩනය අඩු ස්ථානයක තරළය වැඩි වේගයකින් ගමන් කරයි යන සිද්ධාන්තයට අනුවයි.

මෙම අවස්ථාව පෙන්වීම සඳහා අපට වෙන්චූරි නළය (Venturi Tube) උපයෝගී කරගන්න හැකියි.



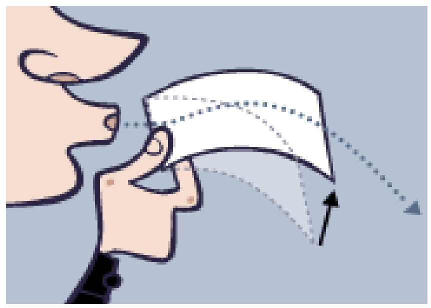
මෙහිදී නළය තුලින් තරළයක් ගමන් කිරීමේ දී A1 ස්ථානයේ හරස්කඩ වර්ගඵලය A2 ස්ථානයේ වර්ගඵලයට වඩා වැඩිය. එම නිසා A2 ස්ථානයේ දී තරළය වැඩි වේගයකින් ගමන් කරන්න පටන් ගන්නවා. හරියට ජල ධාරාවේ වේගය වැඩිකරගන්න නළයක කෙළවරට අඩක් ආවරණය වන පරිදි ඇඟිල්ලක් තබානවා වගේ. ඉතින් h වල ජල කඳ H වල ජල කඳට වඩා උසින් අඩු මට්ටමක් තමා පෙනෙන්නෙ. එයට හේතුව තමයි A1 වලට වඩා A2 ස්ථානයේ තරළයේ වෙනස වැඩි නිසා ය ජල කඳ මත ඉහළට ඇති කරන පීඩනය අඩුයි.

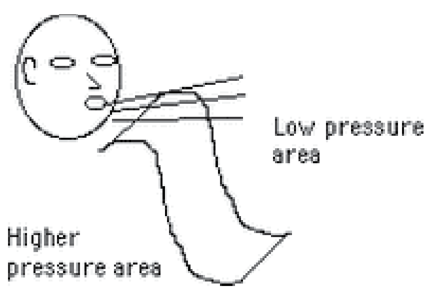
පහත රූප සටහන් වලින් අපට දැකබලා ගන්න පුළුවන් වෙන්චූරි නළය (Venturi Tube) ආශ්‍රයෙන් එරෝෆොයිල් හැඩය (Aerofoil Shape) නිර්මාණය කරල තියෙන්නෙ කොහොම ද කියල.



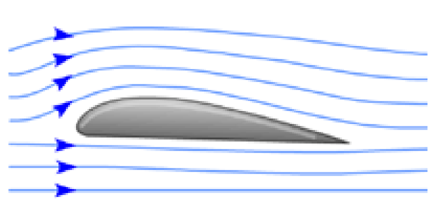
ඉතින් අප ඉහත නිරූපනය කල වෙන්චූරි නළය (Venturi Tube) මගින් පෙන්වූ බර්නූලි මූලධර්මයට ගුවන් යානයේ එරෝෆොයිල් හැඩය (Aerofoil Shape) උපයෝගී කරගනිමින් පියාපතේ ඉහළ සහ පහළ පෘෂ්ඨ වල පීඩන වෙනසක් ඇතිකර ගනු ලබනවා.

අපි ඔබට එම සිද්ධාන්තය තවදුරටත් වටහාගන්න හැකි සරළ ක්‍රියාකාරකමක් කියා දෙන්නම්. මදක් දිගින් යුත් කඩදාසි තීරුවක් ගෙන එහි මුලින් අල්ලාගෙන කඩදාසි පටියේ පෘෂ්ඨය දිගේ සුලං ප්‍රවාහයක් ඇදී යන සේ පිඹින්න. එම සුලං ප්‍රවාහයත් සමගම කඩදාසිය ඉහළට එසවෙන බව ඔබට පෙනී යනු ඇත.



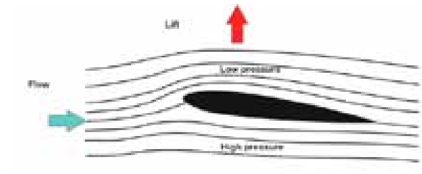


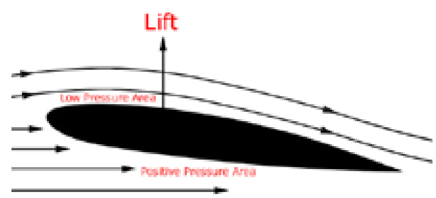
ගුවන් යානාවක මෙම එරෝෆොයිල් හැඩය (Aerofoil Shape) හැඩයේ ඉහළ කොටස, පහළ කොටසට වඩා වක්‍ර ස්වභාවයක් ගන්නවා. ඉතින් පහත රූපයේ පරිදි පියාපත ඉදිරියෙන් එන වාත ධාරාව කොටස් දෙකකට බෙදී පියාපතේ ඉහළ කොටස හා පහළ කොටස ඔස්සේ ගමන් කිරීමට පටන් ගන්නවා. මෙහිදී ඔබට දකින්න පුළුවන් පියාපතේ ඉහළින් ගමන් කරන වාත ධාරාවට ගමන් කිරීමට ඇති දුර පියාපතෙහි පහළින් ගමන් කරන වාත ධාරාවට ගමන් කිරීමට ඇති දුරට සාපේක්ෂව වැඩි බව. එහෙයින් පියාපතේ පහළින් ගමන් කරන වාත ධාරාව පහතින් ගමන් කරන වාත ධාරාවට වඩා වේගයෙන් ගමන් කල යුතු වනවා.



The shape of wing forces air to move faster over the top surfac

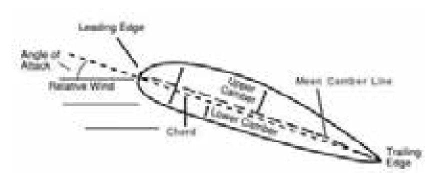
අපි ඉහතින් කථා කළ බර්නූලි මූලධර්මයට අනුව වායු ධාරාවේ වේගය වැඩි කලාපයේ පීඩනය අඩුවීමට පටන් ගන්නවා. එහෙයින් පියාපතේ පහළ පෘෂ්ඨය පිහිටි කලාපයට වඩා ඉහළ පෘෂ්ඨය පිහිටි කලාපයේ පීඩනය අඩු බැවින් පියාපතෙහි ඉහළට එසවුම් බලයක් ක්‍රියාත්මක වනවා.





ඉහත පරිදි ගුවන්යානවක පියාපත් යුගලය මත ක්‍රියාත්මක වන මෙම එසවුම් බලය නිසා යානාව ඉහළට ඔසවන්න හැකියාව ලැබෙනවා.

අධ්‍යයනය කිරීමේ හා ගණනය කිරීමේ පහසුව සඳහා එරෝෆොයිල් හැඩය (Aerofoil Shape) මත විවිධ නම් කිරීම් කරනු ලබනවා.



Leading edge
එරෝෆොයිල් හැඩයේ (Aerofoil Shape) නැතිනම් පියාපතෙහි ඉදිරි කොන

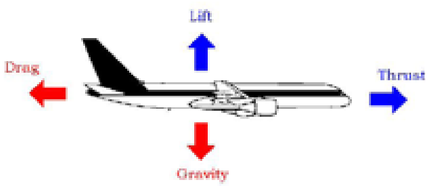
Trailing edge
එරෝෆොයිල් හැඩයේ (Aerofoil Shape) නැතිනම් පියාපතෙහි පසුපස කොන

Chord Line
Leading edge සිට Trailing edge දක්වා කෙටිම දුර ඔස්සේ අඳින රේඛාව

Main Chamber Line
එරෝෆොයිල් හැඩයේ (Aerofoil Shape) නැතිනම් පියාපත සමානුපාතිකව දෙකට බෙදෙන ලෙස Leading edge සිට Trailing edge දක්වා අඳින රේඛාව

අපි දැන් බලමු ගුවන් යානයක් ගමන් කරන විට ඒ මත ඇතිවන බල මොනවා ද කියල. පහත රූප සටහන් මගින් එම බල පිහිටා ඇති ආකාරය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගනිමු.

ඉහත රූපයේ දැක්වෙන බල පිළිබඳව අපි දැන් සවිස්තරාත්මකව කථා කරමු.



Lift (එසවුම් බලය)

මෙය ගුවන් යානාවේ පියාපත් මගින් සිරස් අක්ෂය (Vertical Axis) ඔස්සේ ඉහළට ඇති කරන එසවීම් බලය වේ. මෙම බලය ක්‍රියාත්මක වන ලක්ෂය පීඩන කේන්ද්‍රය ලෙස හඳුන්වයි. ගුවන් යානාවේ පියාපත් වල වර්ගඵලය වැඩිකිරීමෙන් හා වාත ධාරාවට පියාපතේ ඉදිරිපස දාරය යම්තාක් ආනත කිරීමෙන් (Pitch-up) එසවුම් බලය (Lift) ඉහළ නංවා ගත හැකිය.

Weight (බර)

ගුවන් යානාවේ මුළු බර මගින් සිරස් අක්ෂය (Vertical Axis) ඔස්සේ පහළට ඇතිකරන බලය වේ. මෙම බලය ක්‍රියාකරන ලක්ෂය ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය (Centre of Gravity) යි. ගුවන් යානයේ බරට (Weight) වඩා එසවුම් බලය (Lift) වැඩි වූ විට ගුවන් යානය පොළොවෙන් ඉහළට එසවෙයි.

Thrust (ඉදිරි තෙරපුම් බලය)

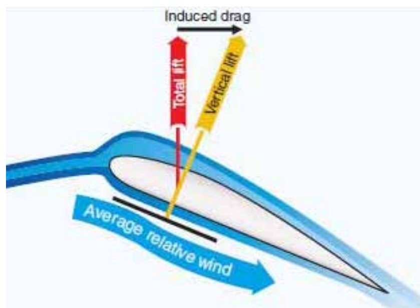
ගුවන් යානාව ඉදිරියට ගමන් කරවීම සඳහා උපයෝගී කරගනු ලබන්නේ මෙම බලයයි. ගුවන් යානාවේ එන්ජින් මගින් ඉදිරිපස තෙරපුම් බලය (Thrust) ලබාගනී. මෙම බලය ගුවන් යානාවේ තිරස් අක්ෂය ඔස්සේ (Longitudinal Axis) ඔස්සේ ඉදිරියට ක්‍රියාකරයි.

Drag (ප්‍රතිරෝදය)

ගුවන් යානය ඉදිරියට ගමන් කරන විට එහි හැඩය හා අනෙකුත් කාරනා නිසා ප්‍රතිරෝධී බලයක් (Drag) හටගනී. මෙම ප්‍රතිරෝධී බලය අවම කරගැනීමට ගුවන් යානා නිශ්පාදකයන් විසින් විශාල උත්සාහයක් දරයි. මන්ද මෙම ප්‍රතිරෝධී බලය සෘජුවම ගුවන් යානාවේ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාවය කෙරෙහි බලපෑමක් අතිකරන බැවිනි. මෙම බලය යානයේ තිරස් අක්ෂය ඔස්සේ (Longitudinal Axis) පසුපසට ක්‍රියාකරයි.

අපි දැන් ගුවන්යානයක ඇතිවන ප්‍රතිරෝධය සම්බන්ධව මදක් සවිස්තරාත්මකව කථා කරමු

අපි මුලින්ම කථා කරමු Induced Drag පිළිබඳව. මෙය ඇතිවීම ආරම්භ වන්නේ ගුවන්යානාවේ එසවුම් බලය (Lift) ක්‍රියාත්මක වීමත් සමගයි. ගුවන්යානාව ගුවන්ගත කිරීමට එහි ඉදිරිපස (Nose) ඉහළට එසවීමත් (Pitch up) සමගම යානාවේ පියාපත් ආනත වීමකට ලක්වේ. එවිට ගුවන්යානයේ එසවුම් බලයේ (Lift) සංරචකයක් ප්‍රතිරෝධය (Drag) ලෙස ක්‍රියාකරයි. මෙය Induced Drag ලෙස හඳුන්වයි. පහත රූපය මගින් එය වඩාත් ඔබට පැහැදිලි කරගැනීමට හැකිවෙයි.



තවද ගුවන්යානා පියාපත්වල අග කොටස (wing tip) ඇතිවන සුළි ධාරා නිසාත් Induced Drag ඇතිවේ. එය වැළැක්වීම සඳහා උසබට කැපී නම් කොටසක් පියාපත් වල අග කොටසට සම්බන්ධ කරනු ලැබේ. ඒ පිළිබඳව වැඩිදුර තොරතුරු අප ඉදිරි ගුවන්සර කලාප ඔස්සේ සකච්ඡා කරමු.

මීලඟට අපි Parasite Drag එක ගැන කථා කරමු Parasite Drag ඇතිවන්නේ ගුවන්යානයේ හැඩය හා අනෙකුත් අංගෙ ප්පාංග නිසාවෙනි. එය ප්‍රධාන වශයෙන් Skin Friction Drag, Form Drag හා Interference Drag වශයෙන් ප්‍රධාන කොටස් තුනකි. එම කොටස් ත්‍රිත්වය පිළිබඳව ද සවිස්තරාත්මක තොරතුරු දැන් දැනගනිමු.

Skin Friction Drag

Skin Friction Drag යනු ගුවන්යානාවේ මතුපිට තහඩුවේ ස්වභාවය හා තහඩු සවිකිරීමට යොදාගන්නා ඇණ හා අසව් උපාංග නිසා ඇතිවන ප්‍රතිරෝධයයි. මෙම ප්‍රතිරෝධය අවම කරගැනීම සඳහා ගුවන්යානා වල මතුපිට තහඩු සුමුදු මෙන්ම දිලිසෙන ස්වභාවයෙන් නිර්මාණය කර ඇත. එම මතුපිට තහඩු සිවිකිරීම සඳහා ද රවුම් හෝ ගිලුණු ස්වභාවයක් සහිත ඇණ හා අසව් උපාංග භාවිත කරනු ලැබේ.

Form Drag

From Drag යනු ගුවන්යානාවේ හැඩය නිසා ඇතිවන ප්‍රතිරෝධයයි. ගුවන්යානාව වාතය තුලින් ගමන් කරන අවස්ථාවේ දී වායු ධාරාවන්ට ඇතිවන අවහිරතාව නිසා සුළි ධාරා ඇතිවේ. එය අවම කිරීම සඳහා ගුවන්යානාය අනාකූල හැඩයකට නිමවා ඇත. තවද ගුවන්යානාවේ රෝද පද්ධතිය (Landing Gears) ගුවන්ගත කර මද වේලාවකින් හකුළා ආවරණ කල කුටීරයක බහාලනු ලබන්නේ මෙම තත්වය මගහැරවීම සඳහා ය.

Interference Drag

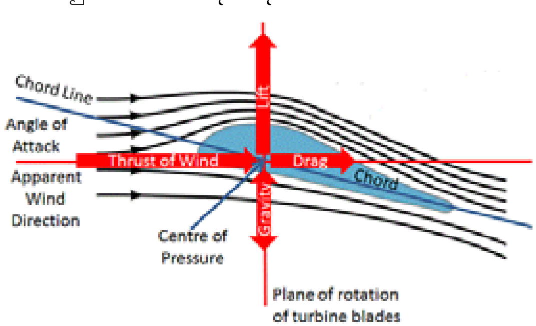
Interference Drag යනු ගුවන් යානයේ පියාපත් බඳට සවිවන ස්ථාන වලදී හට ගන්නා ප්‍රතිරෝධයයි. එම ස්ථාන වල හටගන්නා වායුධාරාවේ විවිධ ව්‍යාකූල බෙදීයාම් හේතුවෙන් සුළිධාරා වැනි දේ ඇතිවීමට වැඩි අවස්ථාවක් පවතී. එය අවම කරගැනීම සඳහා පියාපත් බඳට සවිවන ස්ථාන වල වායු ධාරාවන් අවහිරයකින් තොරව ගමන් කරවීම සඳහා ඊසරසබටි භාවිතා කරනු ලැබේ.

මෙවර කලාපයෙන් අප සාකච්ඡා කලේ ගුවන්යානාවක පියාපත සකස්වී ඇති හැඩය හා ගුවන්යානාවක් ගමන් කිරීමේ දී එහි මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය වෙනුවෙන් එය මත ඇතිවන බල පිළිබඳවයි.

මීලග කලාපයෙන් ගුවන් යානාවක සැකිල්ල (Structure) නිර්මාණය වී ඇති ආකාරය පිළිබඳව කරුණු බලාපොරොත්තු වන්න

මනුජ මනදුල් සෙනවිරත්න
ශ්‍රීලංකන් ගුවන් පුහුණු පාසල

තාක්ෂණික උපදේශකත්වය
චමින්ද විමලරත්න
ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂක (ගුවන්යෝග්‍යතා)
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය



ඓතිහාසික රාජධානියක ගුවන් සංකේතය

සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ

සීගිරිය යන නම ඔබේ කන වැකුන සැනින් ඔබට සිහි ගැන්වෙන බොහෝ කරුණු කාරනා ඇත. කාෂ්‍යප රජුන් තම බලකොටුව බවට සීගිරිය පත්කරග නිමින් කටයුතු කල ආකාරය, අදටත් රහසක් ව පවතින එහි භාවිත කල විශ්මිත තාක්ෂණික ක්‍රමවේදයන්, අපරිමාන වටිනාකමක් ඇති දියුණු යයි පවසන අදටත් ලොවට අභියෝග කරන සීගිරි බිතු සිතුවම් මෙන්ම කුරුටු ගීත ද ඒ අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගන්නවා නොඅනුමාන ය. එ නිසාවෙන්ම තමයි වර්ථමානයේ දී ඓතිහාසික සීගිරිය ලෝක උරුමයක් බවට පත්වන්නේ.

ඉතින් සීගිරිය පිළිබඳව ඇයි ගුවන්සර අප කථා කරන්නේ. පාඨක ඔබට පැනයක් ඇති. ඇතැම් විට සීගිරිය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළක් ක්‍රියාත්මක වන බව ඔබ නොදන්නවා විය හැකියි. කරුණු නොදන්නා පාඨක ඔබටත්, කරුණු දන්නා පාඨක ඔබගේ දැනුම දියුණු කරන්නටත් සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ පිළිබඳව කරුණු කියන්නට ගුවන්සර අප සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළෙහි ගවේශණ චාරිකාවක පසුගිය දා නිරත වූවා. ඒ පිළිබඳ සටහනකි මේ.

පසුගිය ගුවන්සර කලාප කිහිපයක් ඔස්සේ අප සාකච්ඡා කල මෙරට අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ මෙන් සීගිරිය ගුවන්තොටුපෙළ ද දෙවන ලෝක යුධ සමයේ රාජකීය ගුවන් හමුදාවට සේවා සහ පහසුකම් සැපයූ, ඔවුන්ගේ ගුවන් යානා සහ භට පිරිස් හැසිරවීම වෙනුවෙන් භාවිතා කිරීම සඳහා මෙරට ස්ථාපිත කල ගුවන්තොටුපොළකි. දශක අටකට ආසන්න ඉතිහාසයකට නෑකම් කියාපාන සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ ආරම්භ කිරීමට පිඹුරුපත් සැකසෙන්නේ 1940 වසරේ දී ය. පසුව ඒ සඳහා අවැසි භූමි ප්‍රමාණය හඳුනාගනිමින් එම භූමි කොටස, රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ අවශ්‍යතාවයනය අනුකූලව පහසුවෙන් ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකිරීමටත් එහි රැඳී සිටින භට පිරිස් වෙත අවැසි පහසුකම් ලබාදෙන්නට ත් උචිත අන්දමින් ගුවන්තොටුපොළක් බවට සක්ස කරන්නටත් දෙවසරක පමන කාලයක් ගත කිරීමෙන් පසු මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කරනු ලබන්නේ 1942 වසරේ දී .

පසුකාලීනව රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ මෙරට ක්‍රියාත්මක වූ ගුවන්තොටුපොළ කිහිපය අතරින් ප්‍රධාන ස්ථානයක් ගත් මෙම ගුවන්තොටුපොළෙහි එම ගුවන් හමුදාවට අයත් 08, 160, 200, 203, 354 යන භට ඛණ්ඩය ස්ථාපිත කරන ලද බව ඉතිහාස වාර්තා දක්වයි. අනතුරුව එවක පැවති දෙවන ලෝක යුද්ධය වෙනුවෙන් රාජකීය ගුවන් හමුදාව වෙත අවැසි සහාය සැපයීමෙන් පසු එහි නිමාවත් සමගම 1946 වසරේ දී මෙම ගුවන්තොටුපොළ භාවිත කර සිදුකල මෙහෙයුම් කටයුතු රාජකීය ගුවන් හමුදාව විසින් නවතා දමන ලදි.

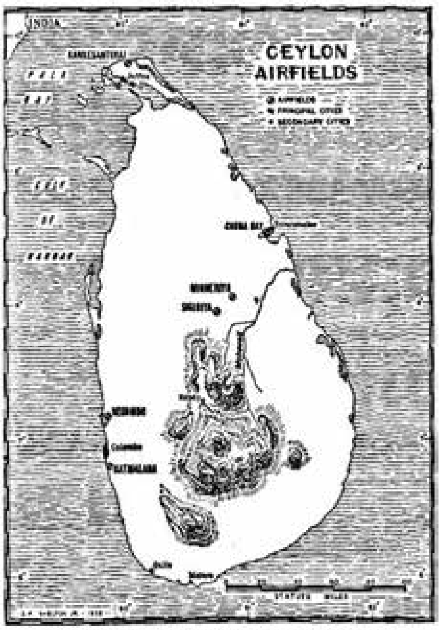
එම මෙහෙයුම් නවතා දැමීමත් සමග දශක තුනක පමණ කාලයක් සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ ආශ්‍රිතව කිසිදු ගුවන් මෙහෙයුමක් සිදු නොවුන අතර කාලයාගේ ඇවෑමෙන් භාවිතයට ගත නොහැකි අකාරයෙන් වල්බිහි විය. 70 දශකය වන විට කෙමෙන් මෙරට ගුවන්සේවා කර්මාන්තය දියුණුවත්ම දේශිය ගුවන්තොටුපොළ රටේ එක් එක් ස්ථාන වල තිබීමේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීමෙන් පසු මධ්‍යම පලාතේ සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කර මෙහෙයුම් යලි ආරම්භ කල යුතු බවට 1977 වසරේ දී යෝජනා වීමෙන් පසු සක්‍යතා අධ්‍යයනයක් ද සිදුකරන ලදි. එහි ප්‍රථිපලයක් ලෙස එම වසරේ දෙසැම්බර් මස 15 වන දින සිවිල් ගුවන්සේවා

දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් දේශිය ගුවන්තොටුපොළක් ලෙස සංවර්ධන කරන්නට එවක රජයේ අනුමැතිය හිමිවිය.

අනතුරුව ගුවන් හමුදාපති, එයාර් මාර්ෂල් ඩොනල්ඩ් පෙරේරා මහතාගේ ඇරයුමින් එවක රජයේ ජාතික ආරක්ෂක අමාත්‍ය සහ නියෝජ්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍ය ධූරය හෙබවූ ගරු ලලිත් ඇතුලත්මුදලි අමාත්‍යතුමන්ගේ සුරතින් 1985 අප්‍රේල් මස 19 වන දින ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා සංවර්ධනය කල සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ විවෘත කරන ලද බව ගුවන්තොටුපොළ සටහන් ලේඛණයේ සඳහන් වෙයි. එතැන් පටන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ පරිපාලනය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන්තොටුපොළ වර්ථමානය වන විට ගුවන් හමුදාවට අයත් ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා මෙන්ම සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු සඳහා ද සිය දායකත්වය සපයයි.

ගුවන්තොටුපොලක් වශයෙන් සීගිරිය ගුවන්තොටුපොල සුවිශේෂි වන්නේ භූගෝලීය වශයෙන් ගත් කල එය අප රටේ කේන්ද්‍රස්ථානයට වන්නට පිහිටා තිබීම හේතුවෙනි. එනිසාම මෙහි සිට පැයකට අඩු කාලයක දී මෙරට ඕනෑම ගුවන් ගමනාන්තයකට ගමන් කල හැකිය. එක් ගුවන් යානා ධාවන පථයක් යොදාගනිමින් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සපයන සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ සීගිරිය ඓතිහාසික ඉපැරණි නටඹුන් නැරඹීමේ අපේක්ෂාවෙන් දේශිය ගුවන් ගමන් ඔස්සේ පැමිනෙන විදෙස් සංචාරකයන් සඳහා සපයන සේවය අතිමහත් ය. එම ගුවන් යානා ධාවන පථය දිගින් අඩි 3918 ක් ද අඩි 150 ක පළලින් ද යුක්ත වන අතර එය අංශක 04/ 22 දරන දිශානතිය ඔස්සේ පිහිටා ඇත. තාර අතුරා සකස් කර ඇති ගුවන් යානා ධාවන පථය මුහුදු මට්ටමේ සිට අඩි 630 ක උච්චයකින් පිහිටා ඇත. එහි සාමාන්‍ය නඩත්තු කටයුතු සීගිරිය ගුවන්තොටුපොල ගුවන් හමුදා නඩත්තු ඒකකය සිදුකරනු ලබන අතර දෘඩ නඩත්තු කටයුතු සඳහා පමනක් රත්මලාන හෝ කටුනායක ගුවන් හමුදා කඳවුරේ සහාය ලබාගනු ලබයි.

කෙසේවෙතත් රාජකීය ගුවන් හමුදාව යටතේ ගුවන්තොටුපොළ මෙහෙයුම් සිදුකරන අවධියේ ගුවන් යානා ධාවන පථය දිගින් අඩි 6002 ක් ලෙස පැවතිය ද යලි එය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ දී දෙපසින් පිළිවෙලින් අඩි 625 ක් සහ අඩි 1408 බැගින් ඉවත් කර වත්මන් ධාවන පථය සකස් කරන්නට කටයුතු කර ඇත.



දෙවන ලෝක යුධ සමයේ දී භාවිතා කළ ගුවන්තොටුපොළ සිතියමක්

දෙවන ලෝක යුධ සමයේ සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළෙහි රැඳී සිටි රාජකීය ගුවන් හමුදාවේ 160 වන හට බළඇණියේ නිලධාරීන් පිරිසක්

සීගිරිය ගුවන්තොටුපොල සතු පහසුකම් පිළිබඳව සලකා බැලීමේ දී අඩි 30 ක් පමන උසින් යුතු ගුවන් ගමන් පාලක මධ්‍යස්ථානයක්, වෛද්‍ය ඒකකයක්, ගිනිනිවීමේ ඒකකයක්, කාලගුණික තොරතුරු ඒකකයක් ඇතුළු ගුවන්තොටුපොලක පැවතිය යුතු පහසුකම් රැසකින්ම සන්නද්ධව ඇති බව නිරීක්ෂණය කරන්නට අපට හැකිවිය. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු සහ සහකාර ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් 05 දෙනෙකුගේ (Local controllers) සේවය ලබන ගුවන් ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානය VHF තරංග මාලා උපයෝගී කරගනිමින් ගුවන් සැතපුම් 10 ක පමණ සීමාව තුල අඩි 3500 ක පමන උච්චයක් දක්වා සන්නිවේදනය කිරීමේ පහසුකම් සහිතව ස්ථාපිත කරන ලද්දකි. එමෙන්ම ගුවන්තොටුපොල සතුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් ගුවන් යානා සංචිතයක් නොමැති නමුත් සේවය ලැබාගැනීම සඳහා පැමිනෙන ගුවන් යානා සඳහා උසස් සේවයක් සැපයීම වෙනුවෙන් එහි නිලධාරීන් පෙළගැසී සිටින බව පැවසිය යුතුම ය.

අපි දැන් සීගිරිය ගුවන්තොටුපොල මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා දක්වන දායකත්වය පිළිබඳව කරුණු සලකා බලමු. මෙම ගුවන්තොටුපොල මගින් සිවිල් ගුවන් සේවාවේ පුහුණු කටයුතු (Training) සහ සාමාන්‍ය ගුවන් සේවා කටයුතු (General Aviation) සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන්ම සිය දායකත්වය ලබාදෙන අතරම උතුරු මැද සහ මධ්‍යම පලාතේහි හදිසි ආපදා තත්වයන් ඇතිවූ අවස්ථාවන් හිදී ආපදා කළමණාකරනයෙන් ද සිය දායකත්වය ලබා දෙයි. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් අනුමැතිය ලත් පෞද්ගලික ගුවන් පුහුණු පාසැල් වන ඒෂියන් ඒවියේශන් ගුවන් පුහුණු පාසල (Asian Aviation Centre), ස්කයිලයින් ගුවන් පුහුණු පාසල (Skyline Aviation), ඕපන්ස්කයිස් ගුවන් පුහුණු පාසල (Openskies), ෆ්ලයිසදර්න් ගුවන් පුහුණු පාසල (FlySouthern) වැනි ගුවන් පුහුණු පාසැල් මගින් පවත්වනු ලබන ගුවන් යානා පැදවීම පිළිබඳ ප්‍රායෝගික පුහුණු කිරීම් කටයුතු වලදී ගමනාන්ත ගුවන්තොටුපොළක් ලෙස භාවිත කරයි. එමෙන්ම මෙරට ක්‍රියාත්මක වන අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා සහ අභ්‍යන්තර හෙලිකොප්ටර් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු වල ගමනාන්ත ගුවන්තොටුපොළක් ලෙස ද ක්‍රියාත්මක වෙයි.

මෙම ගුවන්තොටුපොලෙහි සේවය ලබන ගුවන් යානා මාදිලීන් පිළිබඳව කරුණු දැන් සළකා බලමු. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් Y-12 ගුවන්යානා මාදිළිය සීගිරිය ගුවන්තොටුපොළ වෙත සේවා පහසුකම් සහ නියමු පුහුණු කටයුතු වෙනුවෙන් නිතර පැමිනෙන අතර පෞද්ගලික ගුවන් පුහුණු පාසල් වලට අයත් Cessna 152 සහ Cessna 172 ගුවන් යානා සතියේ දින වල සිය පුහුණු සැසි වාර ක්‍රියාත්මක කරනුයේ ගුවන්තොටුපොල කාර්යබහුල කරවමිනි. ප්‍රභූවරුන්ගේ පැමිනීම් සිදුවන අවස්ථාවන් හි දී සහ ආපදා කළමණාකරන කටයුතු සිදුවන අවස්ථාවන් හි දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් Bell 212 වැනි හෙලිකොප්ටර් යානා ද මෙම ගුවන්තොටුපොලට පැමිනේ. එමෙන්ම ලෝක උරුම සීගිරියේ විස්කම් දකින්නට මෙරටට පැමිනි විදේශිකයන් සඳහා කාලසටහනුගත ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කරන සිනමන් එයාර් ගුවන්සේවයේ (Cinnaman Air) ගුවන් යානා ද දෛනිකව පැමිනෙයි.

සීගිරිය ගුවන්තොටුපොලෙහි වර්ථමානයේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා නිලධාරීන් 19 දෙනෙකු සහ සෙසු නිලධාරීන් 292 ක් පමණ සේවය කරනු ලබන අතර ගුවන්තොටුපොලෙහි ප්‍රධානියා වශයෙන් කටයුතු කරනු ලබන්නේ වින්ග් කමාන්ඩර් ඩී. සී. ඩී. බී. අල්විස් අණදෙන නිලධාරිවරයා ය. ගුවන්තොටුපොලෙහි වර්ථමාන වපසරිය අක්කර 252 ක් පමණ වන අතර ප්‍රෞඩ ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියන්නා වූ සීගිරිය ඓතිහාසික පුරවරයට ආසන්නයේ ඉතා දැකුම්කළු ආකාරයෙන් සකසා තිබීම පැසසිය යුතු කරුණකි. එමෙන්ම මෙම තොරතුරු සොයා ගුවන්සර කණ්ඩායම සීගිරිය ගුවන්තොටුපෙළෙහි සිදුකල සංචාරයේ දී අණදෙන නිලධාරී වින්ග් කමාන්ඩර් ඩී. සී. ඩී. බී. අල්විස්, බලපත්ති ලුතිනන් එල්. ආර් සී. පී. උඩපමුණුව, කෝප්‍රල් ආර්. එම්. එම්. එස්. රත්නායක ඇතුළු සමස්ථ කාර්ය මංඩලය දැක්වූ සහයෝගයට ගුවන්සර අපේ ස්තුතිය.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

ධම්මික රණතුංග මහතා
සභාපති
ගුවන්තොටුපොළ සහ
ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

ප්‍රියන්ත කාරියපෙරුම මහතා
උප සභාපති
ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා
(ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ

සංවර්ධන කටයුතු නව දැක්මකින් පෙරට

සංජීව විජේරත්න
විධායක අධ්‍යක්ෂ
ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම

දියුණුවන ලෝකයේ සුරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම මෙන්ම වේගවත්ම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බවට ගුවන් ගමන් සේවාව පත්වී ඇත. ඒ හේතුන් නිසාම වසරින් වසර ගුවන භාවිත කර සිය ගමන් අවශ්‍යතාවයන් සපුරා ගන්නා මගීන් ප්‍රමාණය ඉහළ ගොස් ඇත. එමෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය දක්‍රමිකව වාර්ෂිකව ඉහළ යයි. මෙම තත්වය ශ්‍රී ලංකාවට ද පොදු කරුණකි. වාර්ෂිකව ඉහළ යන ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණය මෙන්ම ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහණය කිරීමේ ප්‍රවණතාවයට සාර්ථකව මුහුණ දීමේ වගකීම වැඩි වශයෙන් පැවරෙන ආයතනය වන්නේ සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම යි.

ඉහත අවශ්‍යතාවයනට සාර්ථකව මුහුණ දිය හැකි අන්දමින් මෙරට ප්‍රධානතම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි සැලසුම්ගත සංවර්ධන කටයුතු සහ ඒ ආශ්‍රිත අනෙකුත් කටයුතු පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන්නට ගුවන්සර අප සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි විධායක අධ්‍යක්ෂ, සංජීව විජේරත්න මහතා මුණගැසුනා.

විධායක අධ්‍යක්ෂතුමනි, දිනෙන් දින ඉහළ යන මෙරටට පැමිනෙන සහ පිටත්ව යන ගුවන් මගීන්ගේ ප්‍රමාණය 2018 වසරේ දී ද එළෙසම ඉහළ අගයක් ගනු ලැබුවා. ඒ පිළිබඳව ප්‍රථමයෙන්ම අප කථා කළොත්,

පසුගිය වසරේ දී මෙරට ප්‍රධානතම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළවල් වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සහ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ විසින් මගීන් මිලියන දහයකට අධික ප්‍රමාණයක් හසුරවනු ලැබූවා. ශ්‍රී ලංකාව ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වතාවට තමයි මගීන් මිලියන දහයකට අධික ප්‍රමානයක් එක් වසරක් තුලදී හසුරවනු ලබන්නේ. එය සංඛ්‍යාත්මක වශයෙන් සඳහන් කරනවානම් මගීන් 10, 883, 904 ක ප්‍රමාණයක්. එයට අමතරව සංක්‍රමණික මගීන් 1,704,222 ක් හසුරවන්නත් අප පසුගිය වසරේ කටයුතු කර තිබෙනවා.

එමෙන්ම එම වසරේ දී ගුවන් භාණ්ඩ මෙට්‍රික් ටොන් 279,560 ක් සහ ගුවන් ගමන් වාර 67 308 ක ප්‍රමාණයක් සාර්ථකව මෙහෙයවන්නත් සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කල බව පවසන්නේ නිහතමානී ආඩම්බරයෙන් යුතුවයි.

එමෙන්ම ගෙවී යන 2019 වසරේ දී ද මිලිනය 11 ක් ඉක්ම වූ මගීන් ප්‍රමාණයක් හසුරවන්න සිදුවෙතැයි අප අපේක්ෂාවෙන් සිටිනවා. මේ සියළු අභියෝගයන්ට මුහුණ දීමට ශක්තිමත් කාර්යශූර නිලධාරීන් සහ සේවක පිරිසක් අප ආයතනය සතුව ඇති බවත් මා විශේෂයෙන්ම මේ අවස්ථාවේ සඳහන් කළ යුතු වනවා.

වාර්ෂිකව ඉහළ යන මගී ධාරිතාවයට සරිලන ආකාරයෙන් ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීමේ වැඩපිළිවෙලකුත් ක්‍රියාත්මක වනවා. අපි ඒ සම්බන්ධයෙනුත් සඳහනක් කරමු.

ඇත්තෙන්ම, විශේෂයෙන්ම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ ගැන කථාකළොත් විසිඑක්වන සියවස ආරම්භක අවධියේ දී මගීන් හැසිරවීම එතරම් අපහසු කාරනාවක් වූයේ නැහැ. මන්ද ගුවන්තොටුපොළ නිර්මානය කර තිබෙන්නේ මගීන් මිලියන 06 ක පමන ධාරිතාවයක් පහසුවෙන් හසුරවන්න අපේක්ෂා කරගනිමිනුයි. ඒ කාලවකවානුවේ මගීන් හට ඉහළ මට්ටමේ ජාත්‍යන්තර තලයේ ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් (Airport Experience) ලබාදෙන්න අප ආයතනයට හැකියාව ලැබී තිබෙනවා. නමුත් යුධමය වාතාවරණය වෙනස් වී සාමකාමී වාතාවරණයක් රටතුල නිර්මාණය වීමත් සමගම තත්වය බොහෝසෙයින් වෙනස් වූවා. එම වෙනසත් සමගම අප රටට පැමිනෙන, අප රට හරහා වෙනත් ගමනාන්ත වෙත සංක්‍රමණය වන සහ මෙරටින් පිටත්ව යන මගීන් සංඛ්‍යාව ඉතා සීඝ්‍රයෙන් ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. මිලියන 06 ක මගී ධාරිතාවයක් හැසිරවීමේ අපේක්ෂාවෙන් ඉදිකල මගී පර්යන්තයේ වර්ථමානයේ දී මිලියන 11 ක් හසුරුවන තත්වයට පත්වෙලා.

මෙම ගුවන්තොටුපොළ කාර්යබහුල තත්වයත් සමගම ගුවන්තොටුපොළ භාවිත කරන මගීන් හට හිමිවිය යුතු ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් යම් ප්‍රමාණයකින් ගිළිහී නැත්නම් මගහැරී ගොස් තිබෙන බවයි මගේ පෞද්ගලික හැගීම. ඒ වගේමයි ටිකට්පත් පරීක්ෂණ (Checking Counters) සහ ආගමන විගමන කවුළු (Immigration & Emigration) ඉදිරියේ පවතින දිගු පෝලිම්, විදුලිය බිඳවැටීම් වගේ කාරණා ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගීන් හට ඇතැම් විට වැරදි අත්දැකීමක් ලබාදෙන්න පුළුවන්. ඒ නිසා මෙම ඉහළ යන මගී ධාරිතාවය දරාගත හැකි මට්මෙන් මගී පර්යන්තය කඩිනමින් නවීකරනය කිරීම කාලීන අවශ්‍යතාවයක්.ඇත්තෙන්ම 2020 වසර වන විට මගී මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කිරීමේ අපේක්ෂාව පෙරදැරිව ඉදිකිරීමට සැලසුම් කල දෙවන මගී පර්යන්තයේ කටයුතු අත්සිටුවන්න සිදුවෙලා තිබෙනවා. එයට හේතුව තමයි එහි කටයුතු වෙනුවෙන් ඉදිකිරීම් සමාගම් විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ ඇස්තමේන්තු වල පවතින මූල්‍යමය නොගැලපීම්. එමෙන්ම කෙටිකලක දී ඉදිකිරීමට සැලසුම් කල තාවකාලික මගී පර්යන්තයේ ඉදිකිරීම් කටයුතුත් සිදුවන්නේ නැහැ. එයට බලපා ඇත්තේ ප්‍රායෝගික කාරණාවන් කිහිපයක්.

කෙසේවෙතත් සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අමාත්‍ය ගරු අර්ජුන රණතුංග මැතිතුමන්ගේ සහ ප්‍රවාහන සහ සිවිල් ගුවන්සේවා රාජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු අශෝක් අබේසිංහ මැතිතුමන්ගේ උපදේශකත්වය මත කඩිනම් පියවරක් ලෙස ගුවන්තොටුපොළේ මගී පර්යන්තයේ සංවර්ධන කටයුතු මේ දින වල යුහුසුළුව සිදුකරමින් පවතිනවා. දැනට එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු වලින් 40% ක් පමන අවසන් අදියරට පැමින ඇති අතර අප මෙම වසරේ ජූලි මස පමන වන විට එහි ඉදිකිරීම් කටයුතු සියල්ල නිමකර මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කරන්න අපේක්ෂාවෙන් පසුවනවා. මෙම කඩිනම් වැඩපිළිවල යටතේ පිටත්වීමේ පර්යන්තයේ දැනට 50 ක් ලෙස පවතින ගුවන් ප්‍රවේශපත් පිරික්සීමේ කවුළු ප්‍රමානය 75 දක්වා ඉහළ නැංවීමටත්, ආගමන විගමන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ක්‍රියාත්මක කරන විගමන කවුළු පිටත්වීමේ පර්යන්තයේ ඉහළ මහළට ගෙනයාමටත් නියමිතයි. ඒ ඔස්සේ මගීන් හට තවදුරටත් උසස් පහසුකම් සපයන්න අපට හැකියාව ලැබේවි. මෙම කඩිනම් සංවර්ධන කටයුතු ඔස්සේ වාර්ෂිකව මගීන් මිලියන 13 ක පමන ප්‍රමාණයක් පහසුවෙන් හසුරුවන්න කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළට හැකිවන බව අපේ විශ්වාසයයි.

මෑත කාලයේ අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය සඳහා රජයේ අවධානය යොමුවී තිබෙනවා. ඒ ඔස්සේ ජාතික ආර්ථිකයට සැලකිය යුතු දායකත්වයක් දක්වන්න හැකි ද?

සංචාරක කර්මාන්තය වර්ථමානය වන විට අපේ රටේ ප්‍රධානතම ධනෝපායන මාර්ග කිහිපය අතරට පැමින තිබෙනවා. අප ඉහතින් සඳහන් කල වාර්ෂික මගීන් හැසිරවීමේ වර්ධන අගය අතරට සංචාරකයන් මෙරටට පැමිනීමේ අගයනුත් අයත්. වසර 2020 අවසන් වන විට සංචාරකයන් මිලියන 2.5 ක ප්‍රමාණයක් මෙරටට ගෙන්වා ගැනීමට සංචාරක අංශ යුහුසුළුව කටයුතු කරමින් පවතිනවා. ඉතින් එම පිරිස අතරින් බොහෝ පිරිසක් අපේක්ෂා කරනවා ඉතා කෙටි කාලයකින් තම අභ්‍යන්තර ගමනාන්ත වෙත ගමන් කරන්න. එහි දී අප සතුව ශකිතිමත් අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පද්ධතියක් සහ ගුවන් ගමන් සේවා ජාලයක් පැවතීම ඉතා වැදගත් වනවා. ඒ අවශ්‍යතාවය අවබෝධකරගනිමින් අභ්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කරමින් ගුවන් ගමන්සේවා ක්‍රියාත්මක කරන්න අවශ්‍ය පහසුකම් සපයාදෙන්න මේ වකවානුවේ බොහෝ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාක්මක කරනු ලබනවා. එහි එක් අදියරක් ලෙස අප 2018 වසරේ දී මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොළ සිවිල් ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කලා. පසුගිය වසරේ දී මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොළ හරහා ගුවන්ගමන් වාර 1 176 ක් ක්‍රියාත්මක කර මගීන් 3 854 ක ප්‍රමාණයක් සඳහා ගුවන් ගමන් පහසුකම් සළසා දී තිබෙනවා.

මේ වසරේ දී පලාලි ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් අවධානය යොමුකර තිබෙන අතරම ඒ වෙනුවෙන් රුපියල් බිලියන 20 ක මුදලක් රජයේ මුදල් ප්‍රතිපාදන මගින් ලබා දී තිබෙනවා. මේ වන විට එහි සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් අවැසි ප්‍රධාන සැලසුම (Master Plan) පිළියල කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය, නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සහ අප ආයතනය වන සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම මූලික කටයුතු සූදානම් කරමින් පවතිනවා. එම සැලසුම් වලට අනුව ආසන 150 - 175 ප්‍රමාණයේ ගුවන් යානා පහසුවෙන් හසුරවන්න හැකි ගුවන් යානා ධාවන පථයක් සහ ඒ වෙනුවෙන් සපිරිය යුතු අනෙකුත් යටිතල පහසුකම් ද ස්ථාපිත කරන්න අප සූදානම්.

මෙයට සමගාමීව ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරන්න ගුවන් සමාගම් බොහොමයක් සූදානමින්

ඇත්තෙන්ම, දැනටමත් රත්මලාන ගුවන්තොටුපොළේ සිට ගුවන් සමාගම් සහ හෙලිකොප්ටර මෙහෙයුම්කරුවන් කිහිපදෙනෙකුම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරනු ලබනවා. එමෙන්ම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ සිට අභ්‍යන්තර සහ ජලතර ගුවන්තොටුපොළ වෙත සිනමන් එයාර් ගුවන්සේවය සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් වාර දෛනිකව සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කරනවා. ෆිට්ස් එයාර් ගුවන් සේවය මෙරට ප්‍රථම වතාවට කටුනායක සිට මඩකලපුව සහ පලාලි ගුවන්තොටුපොළවල් වෙත සැලසුම්ගත ගුවන් ගමන් සේවා තවත් නොබෝ දිනෙකින් ක්‍රියාත්මක කරන්න සැලසුම් කර ඒ වෙනුවෙන් අවැසි ගුවන් යානාවක් පවා සූදානම් කර තිබෙනවා.

මෙම අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක වීමත් සමගම සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම වෙත මගීන් නිවැරදිව හැසිරවීමේ හරදූර වගකීම පැවරෙනවා. කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර

ගුවන්තොටුපොළ තුළදී ජාත්‍යන්තර ගුවන් මගීන් වෙතින් දේශිය ගුවන් මගීන් වෙන්කොට ඔවුනොවුනට බාධා නොවන පරිදි හැසිරවීම, ආගමන විගමන කටයුතු වැනිදේ ඒ අතර ප්‍රමුඛස්ථානයක් ගනු ලබනවා. ඒ සියළු අභියෝග සඳහා සාර්ථකව මුහුණදෙන්න අවශ්‍ය සියළු සැලසුම් අප දැනටමත් සකස් කර අවසන්.

ලෝකයේ ගුවන්තොටුපොළවල් සැලකීමේ දී දිනෙන් දින සීඝ්‍ර දියුණුවකට ලක්වන බව පෙනී යන කාරණාවක්. විධායක අධ්‍යක්ෂතුමනි, මෙම සංවර්ධනය අප වැනි රටවල ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට බලපෑමක් ඇතිකරන්නක්. මෙම තත්වයට ඔබ ආයතනය අනාගතයේ දී මුහුණ දෙන්න කටයුතු කරන්නේ කෙබඳු ආකාරයෙන් ද?

එය ඉතා වැදගත් කාරණාවක්, බොහෝ රටවල නව ආකර්ෂණීය මගී පර්යන්ත ඉදිකරනු ලබනවා, ඒ වගේම මගී පහසුකම්, ආකර්ෂණීය තීරුබදු සාප්පු සංකීරණ, භෝජනාගාර, ළමා උද්‍යාන, කාර්යක්ෂම බිම් මෙහෙයුම් කටයුතු ඒතුල ස්ථාපිත කරන්නත් ඔවුන් ප්‍රමුඛතාවය දෙමින් කටයුතු කරනු ලබනවා. වර්ථමානය වන විට බොහෝ ඉන්දියානු ගුවන්තොටුපොළවල් පෞද්ගලීකරණයට ලක්කරමින් සාර්ථකව ඉතා තරඟකාරීව මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරමින් සිටිනවා. ඒ ඔස්සේ හොඳ තරඟකාරී ගුවන් මගී අත්දැකීම් සහ කාර්යක්ෂම මගී පහසුකම් සපයන්නත් ඔවුනට අවස්ථාව උදාවී තිබෙන බව පැහැදිළියි. මෙම තරඟකාරීත්වය අපටත් යම් බලපෑමක් එක්කරනවා. විශේෂයෙන්ම සංක්‍රමණික මගීන් (Transit Passengers) ප්‍රමාණය මෙරටට පැමිනීම යම් ප්‍රමාණයකින් අවම කරන්න එය හේතුවක් වී තිබෙනවා.

ඉතින් මෙම තරඟකාරීත්වයට අපත් මුහුණ දිය යුතුයි. ඒ වෙනුවෙන් අප සැලසුම් සකස් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම ප්‍රමුඛතා මගීන් (Priority Passengers) හට කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබාදීමේ අරමුනින් දැනට ක්‍රියාත්මක වන සේද මාවත (Silk Route) හි සේවා පහසුකම් ඉහළ නැංවීම, ආකර්ෂණීය ලෙස තීරුබදු සාප්පු සංකීරණය සංවර්ධනය කිරීම වැනි කාරනා ඒ අතර ප්‍රමුඛයි. විශේෂයෙන්ම සේද මාවත (Silk Route) සංකල්පය පිළිබඳව දේශිය සහ විදේශීය ගුවන් සමාගම් ඔස්සේ සහ විද්‍යුත් මෙන්ම මුද්‍රිත සහ සමාජජාලා මාධ්‍ය ඔස්සේ ගුවන් මගීන් වෙත පුළුල් ප්‍රචාරයක් ලබාදීම තුලින් ගුවන්තොටුපොළේ දී ප්‍රමුඛතාවය අපේක්ෂා කරන ගුවන් මගීන් දැනුවත් කොට ඔවුන් ආකර්ෂණය කර ගැනීමට හැකිවනු ඇති බව මගේ හැඟීමයි. එමෙන්ම ඔවුන්වෙත ලබාදෙන සේවා සහ ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් දැනට වඩාත් ආකර්ෂණීයව සහ කාර්යක්ෂමව ලබාදෙන්නත් අප කටයුතු කල යුතුයි.

විශේෂයෙන්ම ගුවන්තොටුපොළ තුල අනවශ්‍ය ලෙස මගී තදබදය ඉවත් කර, ගුවන් මගීන් හට වඩා උසස් සේවාවක් සහ ආකර්ශණීය ගුවන්තොටුපොළ අත්දැකීම් ලබාදීම ඔස්සේ අප ගුවන්තොටුපොළ භාවිතා කිරීමට අපේක්ෂා කරන ගුවන් මගීන් ප්‍රමාණය ඉහළ නංවාගත හැකියි. එමෙන්ම සංක්‍රමණික මගීන් පිළිබඳවත් අප සැලකිළිමත් විය යුතුයි. එය වාර්ෂිකව සංඛ්‍යාත්මකව ඉහළ නංවාගැනීමට ව්‍යාපාරික සැලසුම් සකස්කරන්න අප අවධානය යොමු කරලයි තියෙන්නෙ.

විධායක අධ්‍යක්ෂතුමනි, සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සිය 36 වන සංවත්සරය සමරනවා. ඒ පිළිබඳවත් අපි සඳහනක් කරමු.

සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම ආරම්භ වන්නේ 1983 වසරේ දී. ඒ මෙරට ගුවන්තොටුපොළ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය ක්‍රමත්ව සිදුකරන්න. ඇත්තෙන්ම මේ දක්වා පැමිනි ගමන් මගෙහි ඉතා වැදගත් සංධිස්ථානයක් තමයි අප ආයතනය මේ සංවත්සරයේ දී පසුකරනු ලබන්නෙ. මේ ගමන් මගෙහි වත්මන් තත්වයට අප ආයතනය ඔසවා තබන්නට මෙතෙක් කටයුතු කල අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සහ සේවක මහත්ම මහත්මීන් බොහෝ සේ සිය අපමණ දායකත්වය සපයන්න ඇති. එමෙන්ම වත්මන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ප්‍රමුඛ සේවක මණ්ඩලය ගුවන්තොටුපොළ කටයුතු මෙහෙයවන්න ලබාදෙන දායකත්වය අමතක කරන්න බැහැ. ඉතින් ඒ සියළු දෙනාට ස්තුතිය පලකරන්නත් මා මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා.

අප 36 වන සංවත්සර සැමරුම් උත්සවය ආගමික වතාවත් වලට මුල්තැන ලබාදෙමින් සමරන්න කටයුතු සම්පාදනය කලා. ඒ වගේම සේවක ප්‍රණාම උළෙලක් ඉතා අභිමානවත්ව මෙම වසරේ දී පවත්වන්නත් කටයුතු සැලසුම් කරමින් පවතිනවා.

තොරතුරු සොයාගිය ගුවන්සර අපට සහයෝගය දැක්වූ, සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමෙහි සහකාර ගුවන්තොටුපොළ කළමණාකරු විශ්වක අටළුගම, ගුවන්තොටුපොළ අලෙවි කළමණාකරු සුමිත් ද සිල්වා යන මහත්වරුන් ඇතුළු නන් අයුරින් උපකාර කල සැමට ගුවන්සර අපගේ ස්තුතිය.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

ශ්‍රීලාංකේය නාමය ජාත්‍යන්තරයට රැගෙන ගිය මොරටුව සරසවි යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශය

"නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා ක්ෂේත්‍රය අද වන විට සීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබමින් ඉදිරියට පැමින තිබේ. එමෙන්ම තාක්ෂණික මෙවලම් යොදාගනිමින් මෙම ක්ෂේත්‍රය තවදුරටත් පුලුල් කල හැකිවීමද ක්ෂණිකව ව්‍යාප්ත වීමට හේතුවක් ලෙස දැක්විය හැකිය. මෙම ක්ෂේත්‍රයේ නව ගවේශකයන්, නව නිපැයුම්කරුවන් හට නව මංපෙත් විවර කරදීම අරමුණු කරගනිමින් ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් තරඟාවලි පවා සංවිධානය කරන්නට පෙළඹී ඇත්තේ එනිසාවෙන් විය හැකිය. එවැනි දක්ෂයන් සොයා යන නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා නිෂ්පාදන තරඟාවලියක් වන IMeche UAS Challenge 2018 පසුගිය දා එංගන්තයේ දී පවත්වන ලද අතර එයට ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ඉංජිනේරු ශිෂ්‍යයන් කණ්ඩායමක් සහභාගී විය. ඒ පිළිබඳව සටහනකි මේ

IMeche UAS Challenge 2018 තරඟාවලිය

එංගලන්තය මූලස්ථානය කරගනිමින් ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිහිටුවාගෙන ඇති යානිත්‍රික ඉංජිනේරුවරුන්ගේ සංගමය මගින් සංවිධානය කරනු ලබන වාර්ෂික වැඩසටහන් අතරින් ප්‍රමුඛතම අංගයක් වන IMeche UAS Challenge 2018 තරඟාවලිය නියමුවන් රහිත යානා ක්ෂේත්‍රය ලොව පුරා ප්‍රවර්ධනය කරන්නටත්, තාක්ෂණය හා බද්ධ වූ නව නිපැයුම් හඳුන්වාදෙන්නට මෙන්ම එම ක්ෂේත්‍රය හා ඒකරාශී වී ඇති ලොව පුරා දක්ෂයින් හට තම දක්ෂතා එළි දක්වන්නටත් කදිම තෝතැන්නකි. මෙම තරඟාවලියට ලොව ඕනෑම කණ්ඩායමකට අයදුම්පත් යොමුකල හැකි නමුත් ප්‍රථම අදියරින් තෝරාගන්නා කණ්ඩායම් 25 ක් පමනක් අවසන් වටයට තරඟකිරීම සඳහා සුදුසුකම් ලබයි. එම ශූක්ෂම තෝරාගැනීම සඳහා බොහෝ උසස් නිර්නායකයන් භාවිකරනු ලබනුයේ තරඟාවලියේ ජීව ගුණය රැකගන්නටත් සැබෑ දක්ෂයින් හඳුනාගැනීමටත් විය යුතුය. ලොව පුරා රටවල් විශාල ප්‍රමාණයකින් මෙවර තරඟාවලියට අයදුම්පත් යොමුකර තිබූ අතර ඒ අතරින් අවසන් වටයේ හොඳම කණ්ඩායම් 25 අතරට එක්වන්නට මොරටුව සරසවිය නියෝජනය කරමින් ඉදිරිපත් වූ ඉංජිනේරු සිසුන් කණ්ඩායමට හැකිවීම ශ්‍රීලාංකිකයන් ලෙස අප කාහටත් සතුට දනවන කාරණාවකි.

මොරටුව සරසවියේ Mora Avions නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා මෙහෙයුම

මෙරට නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා ක්ෂේත්‍රය නව මාවතකට යොමු කරමින් නව ආරක යානා සම්ප්‍රදායක් හඳුන්වා දුන් මොරටුව සරසවිය මෙම ක්ෂේත්‍රයේ මෙරට පුරෝගාමීන් ලෙස වර්ථමානය වන විට කටයුතු කරනු ලබයි. සිය පර්යේෂණ ඔස්සේ සොයා ගත් බොහෝ කරුණු කාරනා නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා තාක්ෂණය හා මුසුකරමින් ප්‍රායෝගිකව යොදවන්නට බොහෝ අවස්ථාවල ඔවුන් කටයුතු කර ඇත. මෙයට වසර

කිහිපයකට පෙර බස්නාහිර පලාතේ ඇතිවූ දරුණු ගංවතුර අවස්ථාවේ එහි සැබෑ ස්වරූපය හඳුනාගන්නටත්, ඒ ඔස්සේ මුදවා ගැනීම් හා සහන සේවා නිසි පරිදි සිදුකර ජීවිත හානි අවම කරන්නටත් මොරටුව සරසවියේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශයේ නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා ඇණිය සිදුකල සේවාව අතිමහත් ය.

2015 වසරේ දී සිය යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශයට අනුයුක්තව මෙම නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා වැඩපිළිවල ඉදිරියට ගෙනයාම අරමුණු කරගනිමින් ගගන විද්‍යාව විශයක් ලෙස ආරම්භ කරන මොරටුව සරසවිය මෙලෙස මෙම පාඨමාලාව හැදෑරීමට එක්වූ ප්‍රථම සිසුන් කණ්ඩායම ම මෙවර IMeche UAS Challenge 2018 තරඟාවලියට එක්කිරීමට කටයුතු කිරීම ද විශේෂත්වයකි.

“මෙය නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා ක්ෂේත්‍රයේ ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පැවැත්වෙන ඉහළපෙළේ තරඟාවලියක්. ඒ වගේමයි ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් ප්‍රථම වතාවට තමයි කණ්ඩායමක් මෙවැනි තරඟාවලියකට ඉදිරිපත් වන්නෙ. අපට සූදානම් වන්න තිබුනේ ඉතා කෙටි කාලයක්. ඒ වගේමයි මෙම තරඟාවලියට සහභාගීවෙන්න

නන් අයුරියන් අපට බොහෝ පිරිසක් උදව් කලා, මුදලින් වගේම වෙනත් ආකාර වලින්. ඒ හැමෝටමත් ස්තුති කරන්න මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා. ගුවන්සර අපට එහෙම අදහස් දැක්වූයේ මෙම වැඩපිළිවල ඉදිරියට ගෙනයන්නට දැඩි කැපවීමෙන් කටයුතු කරන මහාචාර්ය පුබුදු කුමාරගේ” විසිනුයි.

එමෙන්ම ප්‍රථම වරට මෙම තරඟාවලියට එක්වූවත් තම කණ්ඩායම ඉතා විශිෂ්ඨ අන්දමින් තරග කල බවත් අවසන් තරග වටයට එක්වූ අභියෝගාත්මක කණ්ඩායම් ගනනාවක් අභිභවමින් තරග කල ආකාරය ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් ඉහළ ඇගයීමට ලක්වූ බවත් ඔහු තවදුරටත් අප සමග පැවසුවා.

ඇත්තෙන්ම මෙම තරඟාවලිය අපට විශාල අභියෝගයක් උනා. ආකර්ෂණීය වගේම අභියෝගාත්මක තරඟරටාවක් අනුගමනය කිරීමෙන් පසු අපට තරඟාවලියේ ඉදිරියට එන්න හැකියාව ලැබුනා. විශේෂයෙන් ප්‍රථම වතාවට නුහුරු නුපුරුදු භූමියක වෙනස් වූ කාලගුණික තත්වයන් යටතේ තරඟකිරීම ඒ අභියෝගය දෙගුණ තෙගුණ කලා

ඒ විදියට ගුවන්සර ට අදහස් දැක්වූයේ මෙම වැඩසටහනෙහි මහජන සම්බන්ධතා කළමණාකරු ලෙස කටයුතු කරන ඉංජිනේරු ශිෂ්‍ය දිනිත්‍ර අන්නාසිවත්ත යි.

ලහිරු දිල්ශාන්, විශ්වජිත් අමරතුංග, අමල්ක ඉන්දූපම, දිනිත්‍ර අන්නාසිවත්ත,ශෙනාල් දිලන්ජය, සජන් අබේනායක, අනුෂ්ක ඉරෝෂන් වනිග සූරිය, කසුන් වීරසේකර, මලීක පරාක්‍රම, යන මොරටුව සරසවියේ ඉංජිනේරු සිසුන් මෙම තරඟයට ඉදිරිපත් වූ කණ්ඩායමේ සාමාජිකයන් ලෙස කටයුතු කල අතර ආචාර්ය දිල්රුක් ජයවීර, ආචාර්ය සාලිය ජයසේකර, ආචාර්ය පුබුදු කුමාරගේ මෙම පිරිසට අවැසි නායකත්වය සහ නිසි මගපෙන්වීම ලබාදුනි. එමෙන්ම මොරටුව සරසවියේ යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු අංශයේ අධ්‍යයන කාර්ය මණ්ඩලය මේ වෙනුවෙන් ලබාදුන් සහයෝගය අතිමහත් ය

සහයෝගීතා අත්වැල

මෙම තරඟාවලියට සහභාගීවීමේ දී ඒ වෙනුවෙන් අනුග්‍රාහකයෙකු සොයාගැනීම තරඟ කිරීමට වඩා අභියෝගාත්මක කාරණාවක් වී තිබුනා. මෙහි වටිනාකම හොඳින් හඳුනාගත් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සභාපති ආනන්ද විමලසේන මැතිතුමන්, සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මැතිතුමන් ප්‍රධාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් IMeche UAS Challenge 2018 තරඟාවලියට සහභාගීවීමට අවශ්‍ය මූල්‍ය දායකත්වය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය මගින් ලබාදෙන්නට කටයුතු කර තිබුනා. එමෙන්ම තාක්ෂණික සහාය ලබාදෙන්නටත් එම තාක්ෂණික දැණුම න්‍යායාත්මකව සහ ප්‍රායෝගිකව බෙදාහදා දෙන්නටත් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව කටයුතු කර තිබීම අගය කල යුත්තකි. එමෙන්ම බොහෝ පෞද්ගලික ආයතන තමන් සතු මෙවලම් මෙන්ම වැඩබිම ද සිසුන් වෙත නිර්ලෝභීව ලබා දී තිබුයේ කිසිදු ලාභාපේක්ෂාවකින් තොරවය.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

සිහිනයක් සැබෑ කර වූ නොපසුබට උත්සාහය

ලොව ප්‍රථම ගුවන් ගමන

"ඔබ දැනටමත් දන්නවා ඇති ලොව පළමු සාර්ථක ගුවන් ගමන සිදු කරන ලද්දේ විල්බර් සහ ඕවිල් යන රයිට් සහෝදරයින් බව. එහෙත් එය එක් දිනකින් සාර්ථක වූවක් නොවන අතර වසර ගණනාවක කැපවීමක් සහ ක්‍රමවත් අධ්‍යයනයක ප්‍රතිපලයක් වේ. මෙහි පහත සඳහන් වන්නේ වසර 3 ක ඔවුන්ගේ කැප වීමයි"

1900 වන විට රයිට් සහෝදරයින් පියාසැරි පරීක්ෂණ සඳහා සුදුසු වන ස්ථාන සොයමින් සිටියහ. 300 ක් පමණ වන ධීවර ජනතාවකින් සමන්විත වූ උතුරු කැරොලිනාවේ ඉතා කුඩා වෙරළ තීරය ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා මනාව ගැලපී තිබේ.

පාලනය සහිත සාර්ථක ගුවන් ගමනක් සඳහා සුදුසු තත්වයන් කිහිපයක් පිළිබඳව රයිට් සහෝදරයින් උනන්දුවක් දැක්වූහ. පළමු ව ඔවුන්ට ස්ථාවර සුළඟක් පැවතීම අවශ්‍ය විය. දෙවනු ව ලිස්සා යාම පහසු වනු පිණිස වැලි සහිත බිමක් අවශ්‍ය විය. තෙවනුව ස්ථානය ගෙවල්, ගස් වැනි බාධක වලින් තොර විය යුතු විය. අවසානයේ දී ඔවුන්ට අවශ්‍ය වූයේ වඩා හුදකලා වූ ස්ථානයකි.

පැයට කිලෝ මීටර් 15 - 20 ක පමණ වේගයක් සහිත සුළඟ රයිට් සහෝදරයින්ගේ පර්යේෂණ සඳහා ඉතා යෝග්‍ය විය. ඒ වගේ ම ප්‍රදේශය වැලි සහිත වූ අතර මිනිසා විසින් සාදන ලද ගොඩනැගිලි කිහිපයක් පමණක් විය. තැපැල් කාර්යාලය, ජීවිතාරක්ෂක කාර්යාලය. කාලගුණ කාර්යාලය සහ තවත් පෞද්ගලික නිවාස කිහිපයක් ඒ අතර විය. එයින් ඔවුන් බලාපොරොත්තු වූ හුදකලා බව ආරක්ෂා විය. මෙම ස්ථානයට ආසන්නයේ පවතින "කිල්

1902 දී විල්බර්ගේ පියසැරියක්

"ඩෙවිල්" කන්ද නිසා "ග්ලයිඩින්" වලට පහසු වූ අතර වැලි සහිත බිම අනතුරක දී ආරක්ෂා වීමට පහසුව සැලසීය.

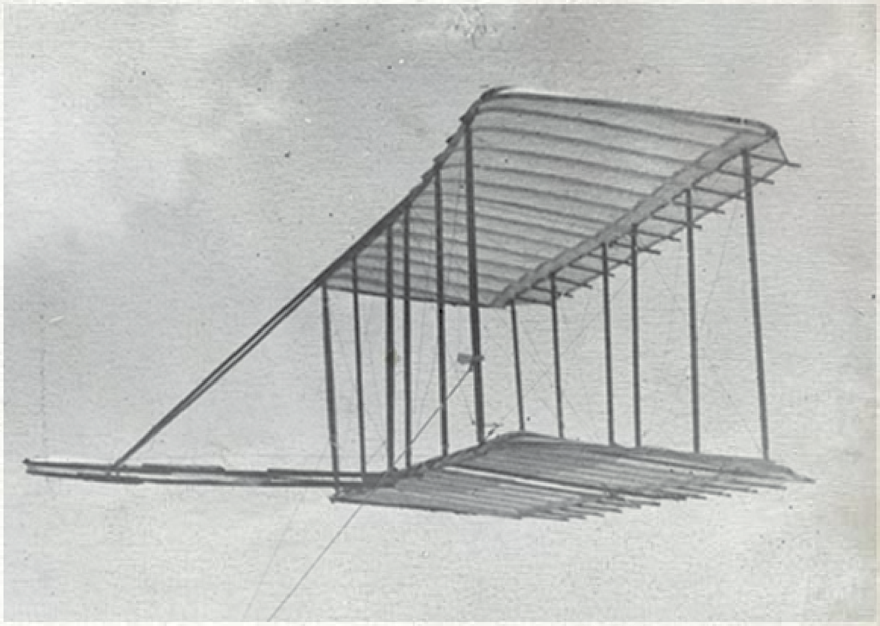
මෙම නව ස්ථානයට විල්බර් රයිට් 1900 සැප්තැම්බර් 13 වන දින රුවල් සහිත කුඩා ධීවර යාත්‍රාවකින් පැමිණි අතර ඊට දින 11 ට පසුව ඕවිල් රයිට් ගොඩ බැස ඇත. මෙම පැමිණීමට දින 3 ට පෙර විල්බර් විසින් තම තෝරා ගැනීම පිළිබඳව පියාට ලිපියකින් දැනුම් දී ඇත.

"මා කිටි හෝක් තෝරා ගත්තේ බොහොම පැහැදිලිව ම අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කරන ස්ථානයක් වීම හේතුවෙන්. සාගරය සහ මේ වැලි බිම වෙන් කරන පටු තීරය නිසා සයුරේ ශබ්දය නො ඇසෙනවා මෙන් ම ගස් සහ කඳු වලින් තොර භූමිය ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ සඳහා වඩා ආරක්ෂිත ස්ථානයක් වෙනවා. ඒ වගේම වේගවත් හා ස්ථාවර සුළඟ වෙනත් ස්ථානයකට වඩා මේ කාර්යයට සුදුසුකම් සපයනවා"

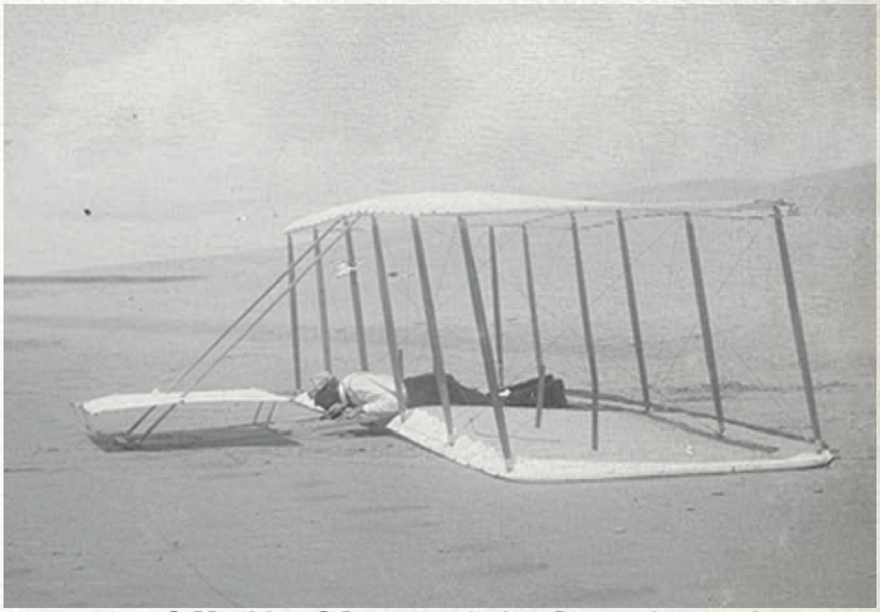
පසු කාලීන ව රයිට් සහෝදරයින් ට බොහෝ උපකාර කළ තැපැල් ස්ථානාධිපති විලියම් ටේට් සහ ඔහුගේ පවුලේ අය සමග මුලින් ම ගත කළ ඔවුන් පසු කාලීන ව නගරයට සැතපුම් භාගයක් පමණ ඈතින් තමන්ගේ ම කඳවුරක් සකසා ගෙන එහි සිට පර්යේෂණ කටයුතු වල නිරත විය.

පළමු ගුවන් සැරියේ ගමන් මග

මිනිසාගේ ගුවන් ගමන් හා පර්යේෂණ පිළිබඳ ව වූ සියලු ම ලිපි ලේඛන කියවීමෙන් පසු එසවීම සඳහා සහ ප්‍රචාලනය (Propulsion)සඳහා වන විසඳුම් තව දුරටත් පිරිපහදුවට ලක් කිරීම පමණක් සැහෙන බව රයිට් සහෝදරයින්ට පැහැදිලි විය. නමුත් කිසිම අයෙක් පාර්ශ්වීය පාලනය සිදු කරන ආකාරය පිළිබඳ ව අත්පත් කර ගැනීමක් සිදු කර තිබුණේ නැත. ස්ථායි භාවය පිළිබඳ ව වන සාම්ප්‍රදායික මතය බැහැර කළ ඔවුන් සැලසුම් කලේ බයිසිකලයක් සමබර ව පදවා ගෙන යන ආකාරයට නියමුවා විසින් යානය පාලනය කර ගැනීමේ ක්‍රම වේදයක් භාවිතා කිරීමයි. කුරුල්ලන් හා අවිධිමත් රාමුවක ඇඹරීම නිරීක්ෂණය කළ විල්බර් විසින් යානයේ පියාපත් පාලනය මගින් යානය ස්ථාවර කර ගැනීම පිණිස පියාපත් සවි කළ යුතු හා ඒවා බැඳිය යුතු ආකාරය පිළිබඳ ව ක්‍රමවේදයක් සංවර්ධනය කරන ලදී. මේ අතර ඔහියෝ වල ඩේටන් (Dayton) වල දී අඩි 5 ක් පමණ දිග පියාපත් දෙකක් සහිත සරුංගලයක් මගින් මෙම නව පියාපත් සැකසුම පිළිබඳ ව තවදුරටත් අධ්‍යයනය කරන ලදී.



1900 දී සරුංගලයක් ලෙස භාවිතා කළ ග්ලයිඩරය



1901 දී කිටිහෝක් වල දී සිදුකරන ලද පර්යේෂණ පියාසැරියක් අවසානයේ විල්බර් රයිට් යානයේ දිගා වී සිටින අවස්ථාව.

මෙම සරුංගලයේ සාර්ථක වුවද රයිට් සහෝදරයින්ට පෙනී ගියේ ඩේටන් වල කාලගුණ තත්වය පියාසැරි පර්යේෂණ සඳහා සුදුසු නොවන බවයි. මේ නිසා ඔවුන් වොෂින්ටන් හි පිහිටි ජාතික කාලගුණ බියුරෝවට ලිපියක් යවමින් විමසා සිටියේ නැගෙනහිර වෙරළ තීරයේ ස්ථාවර සුළඟක් සහිත ස්ථාන මොනවා ද යන්න යි. එම ලැයිස්තුවේ 6 වන ස්ථානයේ සඳහන් වූ කිටිහෝක් ඔවුන් තෝරා ගැනීමට හේතුව සුළඟ පමණක් ම නොව ඉහතින් සඳහන් කළ වැලි සහිත බිමක් තිබීම, නිදහස් බව ආදිය යි. ඉන් පසුව 1900 දී ඔවුන් කිටිහෝක් වෙත ගමන ආරම්භ කළ අතර එම ගමන ලෝකය වෙනස් කරවන විධියේ එකක් විය.

1900

1900 මැයි මස 13 වන දින ලිපියක් මගින් ලොව එවකට සුප්‍රසිද්ධ ගුවන් යානා සම්බන්ධ විශේෂ දැනුමක් හා උනන්දුවක් සහිත වූ සිවිල් ඉංජිනේරුවෙකු වූ ඔක්ටේව් චැනියුට් (Octave Chanute) වෙත විල්බර් රයිට් පවසා තිබුණේ;

"මිනිසාට ගුවන් ගමන් සිදු කළ හැකි බවට වූ තද බල විශ්වාසයක් වසර ගණනාවක් මා වෙත තිබිණ. දැන් මේ රෝගය බොහොම බලවත් වී ඇති බව දැනේ. ඉතාම කෙටි කළකින් විශාල වියදමක් දැරීමට එය හේතු වන බව මට දැනේ. මා මේ දිනවල මාගේ කටයුතු එම ක්ෂේත්‍රයේ පර්යේෂණ කාර්යය වෙනුවෙන් කැප කිරීමට අවශ්‍ය ලෙස සකසමින් සිටිමි." ලෙසයි.

ඔවුන්ගේ සැළසුම පිලිබඳ විශ්වාසය තබමින් ම රයිට් සහෝදරයින් විසින් අඩි 17ක් දිග ග්ලයිඩරයක් සකසනු ලැබුවේ තරමක් වෙනස් ඉදිරිපස එසවුම් යාන්ත්‍රණයක් සහිතවයි. ඔක්තෝබර් මාසයේ ඔවුන් මෙම අළුත් නිමැවුමත් සමග කිටිහෝක් වලට පැමිණියේ පියාසැරි පළපුරුද්දක් ලබා ගැනීමට වුවත් ව යානයේ පියාපත් වලින් ලබා දුන්නේ බලාපොරොත්තු වූවාට වඩා අඩු එසවුම් බලයක්. මේ නිසා එම ග්ලයිඩරය ඔවුන් බිම සිට හසුරුවනු ලැබුවේ සරුංගලයක් ආකාරයට. නමුත් ඔවුන් එමගින් විද්‍යාත්මක දත්ත බොහොමයක් එකතු කර ගන්නා ලද්දේ ඔවුන්ගේම සටහන් වලට යොදා ගැනීමටයි. එම ප්‍රදේශයේ පදිංචිකරුවෙකු වූ ටොම් ටේට් විසින් ඔවුන්ට සහාය වන ලද අතර රයිට් සහෝදරයින් තොරතුරු එකතු කරන ලදී. ඒ වගේම ඔවුන් විසින් වැලි මළු නංවන ලද ග්ලයිඩරය ද පියාසර කරවමින් තවදුරටත් තොරතුරු එකතු කරන ලදී. එම තොරතුරු ආශ්‍රයෙන් ඔවුන් සුළඟ සහ යානයේ ආනතිය පිළිබඳ වැදගත් තීරණ වලට එළඹීමට විය.

අවසානයේ දී ඔවුන් නිදහස් ග්ලයිඩරයක් භාවිතා කිරීමට සූදානම් විය. විල්බර් රයිට් විසින් විනාඩි දෙකකට වඩා අඩු නිදහස් පියාසැරි දුසිමටත් වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් සිදු කරන ලද අතර මේ සඳහා ඕවිල් රයිට් සහභාගී නොවීය. 1900 වර්ෂය අවසානයේ සති දෙකක් පමණ පියාසැරි කිටිහෝක් හිදී සිදු කරන ලද මුත් ඔවුන් ආපසු ගියේ තරමක් අධෛර්යමත් වය. එහෙත් ඔවුන් තිරස් හා සිරස් පාලනය පිළිබඳ තරමක් සාර්ථක විය.

1901

මෙම වර්ෂය රයිට් සහෝදරයින් තම අරමුණ තීව්‍ර කර ගත් වසරක් විය. මෙහිදී ඔවුන් විසින් ග්ලයිඩර් යානයේ පියාපත් වල ආනතිය වෙනස් කරනු ලැබූ අතර පියාපත් කොන් අතර දුර අඩි 22 ක් පමණ වන සේ දික් කරන ලදී. ඒ අනුව පියාපත් වල වර්ගඵලය වර්ග අඩි 290 පමණ විය. ඒ වගේ ම මේ දියුණු කිරීම් නිසා යානයේ බර රාත්තල් 98 ක් පමණ විය. මේ සියළු වෙනස් කිරීම් නිසා මෙම ග්ලයිඩරය එතෙක් සකස් කරන ලද විශාලතම එක බවට පත් විය. කෙසේ වුවත් මුලින් එකතු කර ගන්නා ලද දත්ත පාදක කර ගනිමින් සකස් කරන ලද පියාපත් වලින් අපේක්ෂිත එසවුම් බලයට වඩා සැබෑ එසවුම තුනෙන් එකක් පමණ විය. පසුව ඔවුන් විසින් පියාපත් සැකසුම පෙර තිබූ පරිදි සකස් කිරීමෙන් පසුව එසවුම සාර්ථක වූ අතර අඩි 335 ක් පමණ ඉදිරියට ගමන් කිරීමට හැකි විය. එසේ වුවද යානයේ හැසිරීම පුරෝකතනය කිරීමට හැකියාවක් නොතිබිණ. ඔවුන් යානය දකුණට හැරවීමේ අරමුණින් වම් පියාපත එසවූ විට යානය දකුණු දෙසට ලිස්සා ගොස් පොළවට දෙසට නැමිණ. ඔවුන් මෙම සිදු වීම හඳුන්වා දෙන ලද්දේ "ලිඳ කැපීම" ලෙසයි. මේ අතර 1901 දී ඔක්ටේව් චැනියුට් සහ ඔහුගේ සහායකයින් වන එඩ්වර්ඩ් හාෆාකර් සහ ජෝර්ජ් ස්ප්‍රැට් කිටිහෝක් කඳවුරට පැමිණි අතර ඔහු සඳහන් කලේ දුර්වලතා තිබුණ මෙම අත්හදා බැලීම මෙතෙක් කරන ලද සාර්ථකම එක බවයි. වැරදි දත්ත හා පියාපත් වල දුර්වලතා නිසා ඔවුන් මෙම කටයුත්තෙන් ඉවත් වීමට තරම් වූ අතර විල්බර් විසින් ඕවිල් වෙත පවසා සිටියේ තවත් වසර සියයකටවත් මිනිසා ගුවන් ගත නොවනු ඇති බවයි. අවසාන යේ දී ඔවුන් තීරණය කරනු ලැබුවේ ආපසු ඩේටන් වෙත ගොස් සුළං උමගත් ආධාරයෙන් ඔවුන්ගේම දත්ත එක් රැස් කිරීමටයි.

1903 දී "ෆ්ලයර්" යානය කිටිහෝක් කඳවුරේ නවතා තැබුණ අවස්ථාවක්

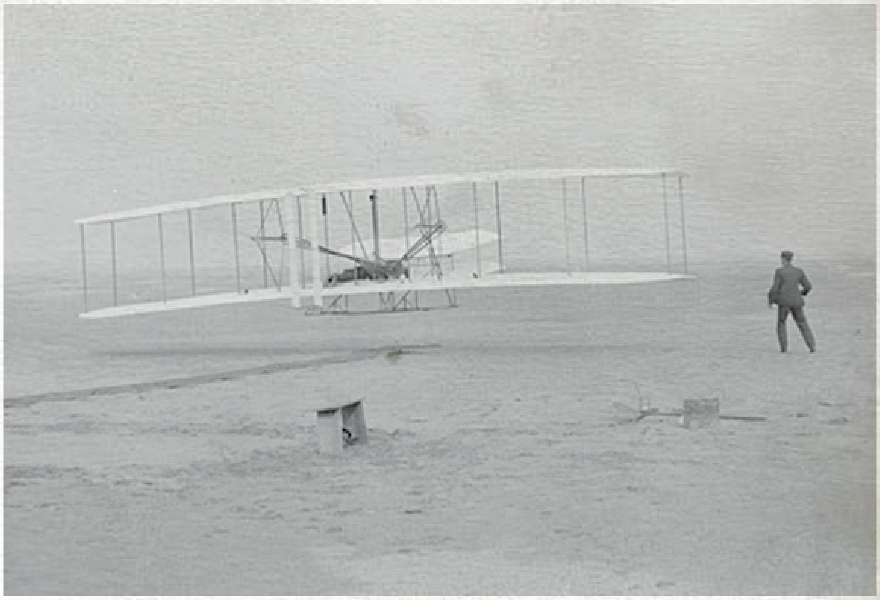
1902

1902 යානය රයිට් සහෝදරයින්ගේ නිරන්තර පර්යේෂණ වල ප්‍රතිඵලයක් විය. ඔවුන් ඒ සඳහා අඩි 32 ක කාර්යක්ෂම පියාපත් සවිකරන ලදී. ඊට අමතරව ස්ථායිතාවය පවත්වා ගැනීම සඳහා සිරස් වලිගයක් වැනි ඇටවුමක් සවි කළහ. තවද නියමුවාට පියාපත් කරකැවීම සඳහා යන්ත්‍රණයක් ද සවි කළහ. මෙම අළුත් සැකසුම පියාසැරි 400 ක් පමණ සාර්ථක කර ගැනීමට හැකි වුවත් තව දුරටත් දුර්වලතා දක්නට ලැබුණි. නියමුවා විසින් යානය ඉහළට එසවීමක් සිදු කිරීමට උත්සාහ කිරීමේ දී පසෙකට තල්ලු වී බිමට පොලා පනින තත්වයක් ඇති විය. මෙම දුර්වලතාවය මග හැරීම සඳහා ඕවිල් විසින් යෝජනා කරනු ලැබුවේ චලනය කළ හැකි වලිගයක් සවි කිරීමයි. විල්බර් විසින් යානයේ වලිගය ද පියාපත් කරකැවීමේ යාන්ත්‍රණයට සම්බන්ධ කිරීමෙන් යානය ඉතාම සුමට ලෙස පාලනය කිරීමට හැකියාව ලැබිණ. මෙහිදී ඔවුන්ට පැහැදිලි වූයේ යානයේ සමතුලිත බව හා පාලනය එකිනෙක සම්බන්ධ බවයි. මෙම යාන්ත්‍රණය මීත් පෙර යොදා ගත්තේ නම් ඒ බෝට්ටු වල පමණි. ඒ අනුව යානයේ එලිවේටරය මගින් යානයේ ඉදිරිපස ඉහළට හා පහතට යොමු කිරීම සිදුවිය. යානය පසෙකට ඇල කිරීම සඳහා පියාපත් කරකැවීමේ යාන්ත්‍රණය යොදා ගැණින. ඒ වගේම යානයේ තිරස් හැරවුම එනම් දිශාව වෙනස් කිරීම සඳහා රඩරය යොදා ගැනින. මේ සියළු ක්‍රියාවන් වල එකතුව මගින් යානය මනාව පාලනය

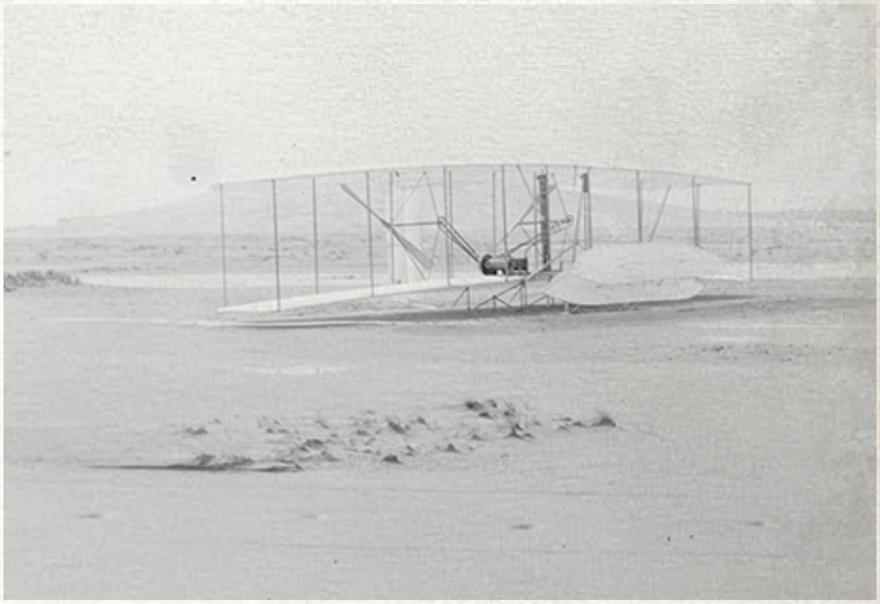
කර ගැනීම සිදු කර ගත හැකි විය. කෙසේ වෙතත් 1902 වසර අවසාන වන විට ග්ලයිඩර් පියාසැරි වාර 600 ක් පමණ සාර්ථක කර ගැනීමට රයිට් සහෝදරයින් සමත් වූ අතර එමගින් 1903 දී ගුවන් ගමනක් සපල කර ගැනීමට හැකියාව ඇති බව පෙනෙන්නට තිබිණ.

1903 - ප්‍රථම ගුවන් සැරියට යොමු වීම.

රයිට් සහෝදරයින්ගේ පරීක්ෂණ අප්‍රකටව සිදු වූ නමුත් ස්මිත්සෝනියන් විද්‍යාතනයේ (Smithsonian Institution) සැමුවෙල් ලැන්ග්ලි (Samuel Langley) විසින් ගුවන් යානයක් නිපදවීම සම්බන්ධ පරීක්ෂණ මාධ්‍යයට හෙළිදරව් විය. තවද ඒවා යුධ දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ලේඛණගත විය. නමුත් ලැන්ග්ලි ඉන් පෙර සිටියවුන් මෙන්ම බලගැන්වුමක් සහිත යානයක් පියාසර කරවීමට අසමත් විය. ඔවුන් උත්සාහ කලේ අසරණ මගියෙකු යොදා ගෙන සුළං බලයෙන් සෛධාන්තිකව ස්ථාවරත්වයක් ඇති කර ගත හැකි යානයක් නිපදවීමයි. රයිට් සහෝදරයින්ගේ අරමුණු හා දැක්ම වූයේ මිනිසා විසින් පියාසර කරවනු ලබන යානයක් නිපදවීමයි. ඔවුන් විශ්වාස කලේ ගුවන් යානයක් බිම සිට නොව එහි සිටම පාලනය කිරීමයි. මෙය විල්බර් ගේම අදහස් දැක්වීමට අනුව " ගුවන් සැරියක් යන්ත්‍ර නොමැතිව සිදු කළත් දැනුම හා හැකියාව නොමැතිව සිදු කිරීම අපහසු ය. රයිට් සහෝදරයින් විසින් දැවැන්ත කිල් ඩෙවිල් කන්දේ දී සිදු කළ දහසකට වඩා වැඩි ග්ලයිඩර් පියාසැරි නිසා ඔවුන් සත්‍ය ගුවන් නියමුවන් බවට ඔප්පු කර තිබිණ. මේ පියසර හැකියාවත් ඔවුන්ගේ නව සොයා ගැනීමේ බරපතළ ම සාධකයක් විය. ඒ අනුව බල ගැන්වූ යානයක් පියසර කර වීම ට ප්‍රථම රයිට් සහෝදරයින් ගුවනේ ප්‍රවීණයින් බවට පත් විය. ඔවුන් ඩේටන් හි නිවසේ සිටින අතරේ දී කිටිහෝක් වෙත මීළඟ සංචාරය සැළසුම් කරන්නට වූයේ පළමු ගුවන් ගමන සාර්ථක කර ගැනීමේ අරමුණ ඇතිවයි. උතුරු කැරොලිනාවේ දී සිදු කරන ලද ඔවුන්ගේ ග්ලයිඩර් පියාසැරි බාධක මධ්‍ය යේ වුවද නව සොයා ගැනීම් වලට මග පාදා තිබිණ. මෙම නව සොයා ගැනීම් අනුව ඔවුන් ට ගුවන්යානය එසවීමේ දී ඇති වන ගැටලුව විසඳා ගැනීමට හැකියාව ලැබුණ අතර විශේෂයෙන් ගුවනේ දී යානය පාලනය කර ගැනීමේ හැකියාව ලැබී තිබිණ. රයිට් සහෝදරයින්ට ඔවුන් දැන් සත්‍ය වශයෙන්ම පියාසර කරනු ඇති බවට විශ්වාසයක් ඇති වී තිබිණ.



1903 දෙසැම්බර් 17 වන දින පෙ.ව. 10:35 ට "ෆ්ලයර්" යානය ගුවනට පිවිසීම. යානය මෙහෙය වන්නේ ඕවිල් රයිට් වන අතර පසෙකින් සිටින්නේ විල්බර් ය.



1903 දෙසැම්බර් 17 වන දින අවසානයේ දී හානි වූ යානය කිටිහෝක් හි දී

නමුත් පළමුවෙන්ම ඔවුන්ට යානය බල ගැන්වීම සිදු කර ගත යුතු විය. ඉන්ධන වලින් ක්‍රියා කරනු ලබන එන්ජින් ඒ වන විට යම් දියුණුවක් අත් කර ගෙන තිබිණ. එහෙත් බර අඩු වාණිජ මට්ටමේ එන්ජිමක් සොයා ගැනීමට අපහසු විය. ඔවුන් තමන්ටම එකක් සැළසුම් කළහ. එය ඔවුන්ගේ බයිසිකල් සාප්පුවේ සේවය කළ කාර්මිකයෙක් වන චාර්ල්ස් ටේලර් (Charles Taylor) විසින් නිමවා දෙන ලදී. එම යන්ත්‍රය බොහෝ මුල් අවධියේ එකක් වූ අතර සැමුවෙල් ලැන්ග්ලි ගේ එකට වඩා බලයෙන් අඩු එකක් විය. නමුත් රයිට් සහෝදරයින් අවබෝධ කරගෙන තිබුණේ අඩු බලයක් සහිත එන්ජිමක් වුවත් වඩා වැඩි එසවුම් බලයක් සහිත මතුපිටක් සහිත යානයක් හා කාර්යක්ෂම අවර පෙති තිබීම සාර්ථක බවයි. නමුත් එවන් කාර්යක්ෂම අවර පෙති ඔවුන්ට හමු නොවින. (එවන් ඒවා නිපදවා නොතිබිණ) පසුව ඔවුන් දෙදෙනා සුළං උමග ආශ්‍රිතව සොයා ගත් දත්ත අනුසාරයෙන් ඉතා හොඳ මට්ටමේ අවර පෙති නිෂ්පාදනය කර ගත් අතර එය ඔවුන් ගේ පළමු විද්‍යාත්මක සාර්ථකත්වය විය.

කෙසේ වෙතත් 1903 දී ඔවුන් පියාසර කිරීමට ප්‍රථම සූදානම් වීම් බොහෝ විය. ඔවුන්ගේ ගුවන් යානය හිතුවාටත්

වඩා බරින් වැඩි විය. අඩි 40කුත් අඟල් 4 ක පියාපත් පළලකින් යුතු වූ පියාපත් වල වර්ගඵලය වර්ග අඩි 510 ක් විය. මුළු යානයේම බර රාත්තල් 605 ක් විය. මෙම බර ආසන්න වශයෙන් 1902 දී නිෂ්පාදනය කරන ලද ග්ලයිඩරය මෙන් පස් ගුණයක් වූ වැඩි බරකි. මෙවන් බර එසවීමට කුඩා එන්ජිමට හැකියාවක් ඇතැයි ඔවුන් විශ්වාස නොකළහ. රයිට් සහෝදරයින් සහ ඔවුන්ගේ සහායකයින්ට මේ නව යානය ගමන් කරවීමට නොහැකි විය. පියාපත් සුළඟ අනුව ස්ථාවර නොවීය. වැලි සහිත බිමෙහි රෝද ක්‍රියා නොකළේය. මේ නිසා රයිට් සහෝදරයින් විසින් අඩි 60 ක දිගින් යුතු ලී වලින් නිර්මිත රේල් පීල්ලක් සකසන ලද අතර එහි යානය ගමන් කරවීමට හැකි වන ලෙස යානයට බයිසිකල් රීම් සවි කරන ලදී. කෙසේ හෝ 1903 සැප්තැම්බර් 26 වන දින දී ඔවුන් නව යානයත් සමග කිටිහෝක් වෙත පැමිණියහ. ඉන්පසු ඔවුන් විසින් එම ස්ථානයේ කඳවුර පිළිසකර කරන ලද අතර ගුවන් යානය නවතා තැබීමට හැකි වන සේ ගෙයක් ද සකසන ලදී. පළමුව ඔවුන් පියාපත් දෙකක් වැනි රඩරයක් 1902 යානයට එක් කරන ලදී. රයිට් සහෝදරයින් විසින් නව යානය සකසන තෙක් ඔවුන්ගේ මෙම 1902 යානය උපයෝගී කර ගනිමින් පියාසැරි 180 -210 අතර ප්‍රමාණයක් සිදු කරන ලද්දේ ගුවනේ ප්‍රවීණත්වය ලබා ගැනීම උදෙසායි. ඔවුන් සාර්ථක ග්ලයිඩර පියාසැරියක් අඩි 610 ක් පමණ දුරකට කිරීමට සමත් විය. විනාඩි 1 යි තප්පර 12 ක් ගුවනේ රැඳී සිටීමින් ග්ලයිඩර් පියාසැරි වාර්තාවක් තැබීමට හැකි විය. මේ අතර චැනියුට් සහ ස්ප්‍රැට් ද සහාය වීම සඳහා පැමිණිය ද ප්‍රථම ගුවන් සැරිය වන අවස්ථාව වන විට ඔවුන් ආපසු ගොස් සිටියහ.

1903 නොවැම්බර් මස වන විට නව ගුවන් යානයේ සියළු කටයුතු සූදානම් කර ගැනීමට රයිට් සහෝදරයින්ට හැකි වූ අතර ඔවුන් එන්ජිමේ පරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරමින් සිටියෝය. එවන් එක් පරීක්ෂණයක් අතර තුර සිදු වූ එන්ජිමේ කම්පන හේතුවෙන් අවර පෙති වලට හානි සිදු විය. මෙම අවර පෙති ඩේටන් වෙත යවා පිළිසකර කර ගෙන ආ විගස යළිත් හානි සිදු විය. මේ නිසා ඕවිල් හට ඩේටන් වෙත යන්නට සිදු වූ අතර ඔහු විසින් වානේ වලින් හොඳ තත්වයේ අවර පෙති නිපදවා ගෙන ආවේය. දෙසැම්බර් 11 වන විට ඔවුන්ට ඒ නව අවර පෙති ලැබිණ. නමුත් එම අවරපෙති ද සවි කළ පසු තවත් අනතුරක් සිදු විය. ඒ ඔවුන් සකස් කළ ලී රේල් පථය මත වේගයෙන් යානය යැවීම හේතුවෙන්. ඒ නිසා තවත් පිලිසකර කිරීම් සිදු කරනු ලැබිණ. මේ අතර ඔවුන් රාත්තල් 50 ක පමණ වැලි කොට්ටයක් පටවා එසවුම සම්බන්ධ පියාසර පරීක්ෂණ කරනු ලැබූ අතර එමගින් ලැබූ සාර්ථක වීමෙන් ප්‍රථම බලගැන්වූ ගුවන් යානා පියසැරිය සඳහා තව තවත් ලඟා විය. කෙසේ හෝ ඔවුන් විසින් කිල් ඩෙවිල් කන්දේ කඳවුර ට යළි පැමිණ එන්ජිම යානයට සවිකරනු ලැබූ අතර එම එන්ජිමේ යාණ්ත්‍රනය දම්වැල් ආධාරයෙන් අවර පෙති ක්‍රියා කරවීමට සකසා තිබිණ. යළිත් සිදු වූ විවිධ බාධා මැද වුවද දෙසැම්බර් 14 වන විට ඔවුන් අවසන් පියාසැරියට සූදානමින් සිටියහ. කාසියක් උඩ දැමීමෙන් පළමුව පියාසැරිය සඳහා ගුවන් ගත වන්නේ කුමන සහෝදරයාද යන්න තෝරා ගැනීම සිදු වූ අතර විල්බර් රයිට් විසින් කාසියේ වාසිය හිමි කර ගන්නා ලදී. නමුත් ඔහුගෙන් පළමු ගුවන් ගමනට හිමි ස්ථානය ගිලිහී ගියේ ඔහු විසින් යානය අධික ලෙස එසවීමකට ලක් කිරීම නිසා ඉතා ඉහළට ක්ෂණිකව නැගි යානය වැලි පොළොව මත පතිත වීම හේතුවෙනි. ඒ අනුව ගුවන් යානය යළිත් පිළිසකර කිරීමට සිදු වීමෙන් පළමු ගුවන් ගමන තවත් ප්‍රමාද විය.

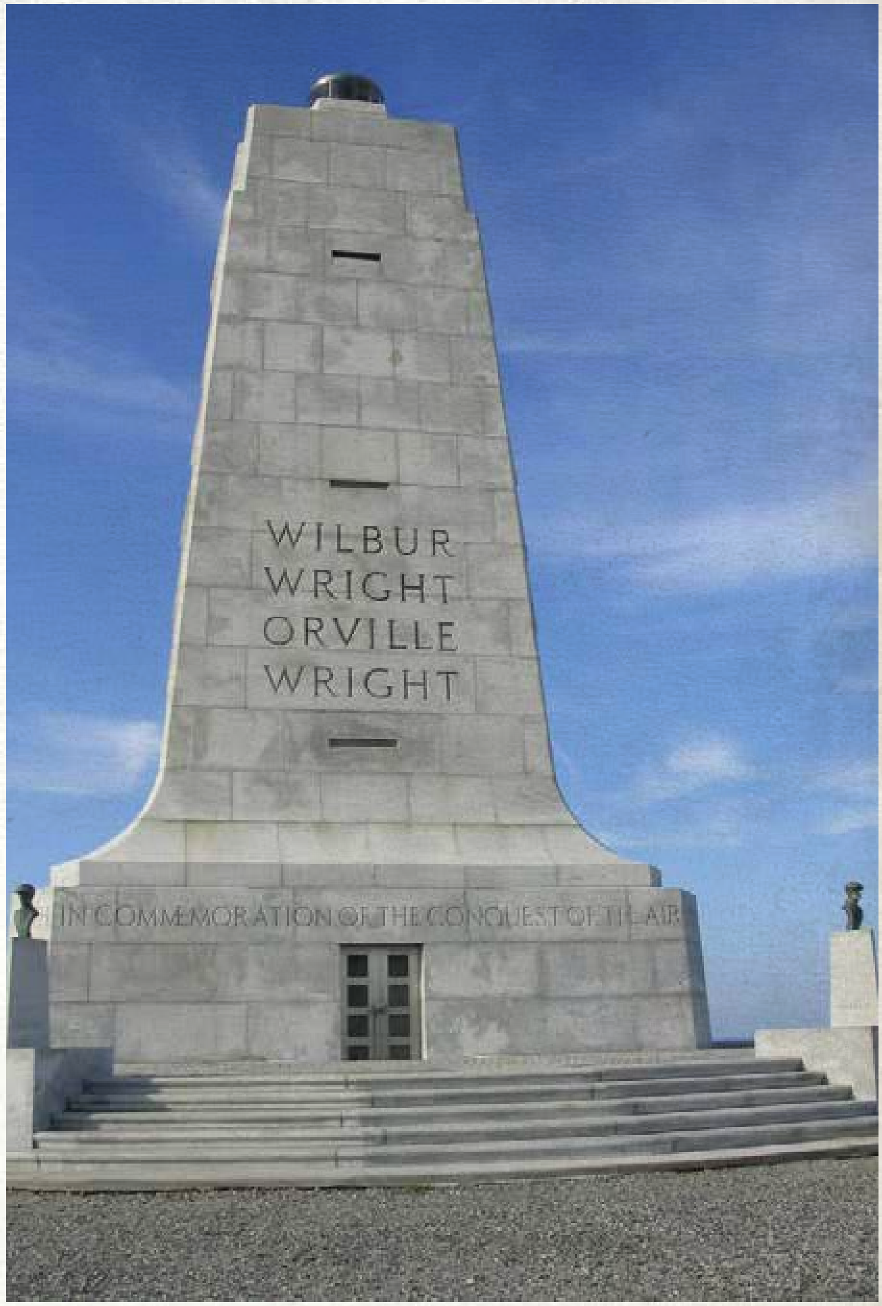
පළමු පියසැරිය

දින 3 ට ප්‍රථම සිදුවූ හානි පිලිසකර කිරීමෙන් පසු 1903 දෙසැම්බර් 17 වන දින රයිට් සහෝදරයින්ට තම ප්‍රථම මිනිසුන් සහිත, පාලනය කළ හැකි සහ බලය ගැන්වූ ගුවන් ගමන සිදු කළ හැකි බව පසක් විය. එදින ඔවුන් උත්සව අවස්ථාවකට ගැලපෙන ලෙස ටයි පටි සහ කෝට් හැඳ සිටියහ. ශීත සමයේ ස්ථාවර කාළගුණය සහ සුළං සහිත අවසාන දින කීහිපය මෙය වන බැවින් මෙම අවස්ථාව ඔවුන්ට සාර්ථක වීම

සඳහා ලැබෙන අවසාන අවස්ථාව විය හැකිව තිබින. ඔවුන් බලාපොරොත්තු වූවාට වඩා වැඩි වේගයක් වූ පැයට සැතපුම් 27 ක පමණ වේගයකින් හමන සුළඟක් පැවති අතර පැයට සැතපුම් 30-35 ත් අතර වේගයක් යානයෙන් ලබා ගත හැකි වේ යැයි ඔවුන් අනුමාන කළහ. ඉදිරියෙන් පැමිණෙන සුළඟ ඔවුන්ගේ භූමියේ වේගය අඩාල කිරීමට සමත් විය. නමුත් ඔවුන් තම සැලසුම ඉදිරියටම ගෙන ගියහ. ඇඳ ඇතිරිල්ලක් ලෙලදීම මගින් ජීවිතාරක්ෂක කණ්ඩායමට දැනුම් දුන්නේ ඔවුන් මීළඟ පියාසැරියට සූදානම් බවයි. දැන් ඕවිල්ගේ අවස්ථාවයි.

එන්ජිමේ ගෙරවුම නිසා කථා කරන වචන නැසුනේය. ඒනිසා රයිට් සහෝදරයින් හස්ත මුද්‍රාවෙන් අදහස් හුවමාරු කර ගත්හ. ඕවිල් යානයේ සූදානමින් සිටියේය. විල්බර් ගේ දුර්වලතා මතක් කර ගත් ඔහු පාලකයින් පරීක්ෂා කර බැලීය. තිරස්ව මෙහෙය වන යෂ්ටියක් මගින් යානයේ ඉහළ පහළ යාම මෙහෙය වීය. ඔහුගේ උකුළ ආසන්නයේ තිබුණ උපකරණය මගින් යානයේ පියාපත් මෙහෙය වීම සිදු කළ හැකි විය. මේ දෙකේම එකතුවෙන් යානය හැරවීම සිදු කළ හැකිවිය. තවත් ලීවරයක් මගින් එන්ජිමට ඉන්ධන සැපයීම හා එහි වේගය පාලනය කිරීම සිදු කළ හැකි විය. ඉතා කුඩා පාලක උපකරන ප්‍රමාණයක් තිබුණ ද තමන්ගේ මුළු ශක්තියම මෙම යානය හැසිරවීම ට අවශ්‍ය බව ඕවිල් දැන සිටියේය.

හරියටම පෙරවරු 10:35 ඔහු විසින් යානය බැඳ තිබූ ලණුව නිදහස් කරන ලදී. යානය ලී රේල්ල දිගේ ගමන් කරන්නට විය. විල්බර් පසෙකින් පොළොවේ සිටියේය. මේ අවස්ථාවේ ජීවිතාරක්ෂක ස්ථානයේ සේවය කළ ජෝන් ඩැනියෙල්ස් (John Daniels)ගේ කැමරාවේ ෂටරය ක්‍රියාත්මක විය. එහිදී ගන්නා ලද එම ඡායාරූපය පසු කලෙක ඉතාමක් වැදගත් තැනක් ගත්තේය. මේ අතර යානය යළිත් පාලනයෙන් ගිළිහීමට ආසන්න වී තිබූ මුත් ඕවිල් විසින් යානය සමබරව වැලි මත පතිත කරවීමට සමත් විය. පැයට සැතපුම් 27 ක වේගයක් සහිත සුළඟ ක් පැවති මේ අවස්ථාවේ දී යානයේ වේගය පැයට සැතපුම් 6.8 ක් විය. කෙසේ වෙතත් පියසැරිය තප්පර 12 ට සීමා විය. ගමන් කළ දුර අද තිබෙන ගුවන් යානයක දිගටත් වඩා අඩු විය. කෙසේ වෙතත් එය ඉතිහාසයේ සනිටුහන් වූයේ පළමු වරට මිනිසෙකු විසින් මෙහෙය වන ලද, වාතයට වඩා බරින් වැඩි යන්ත්‍රයක්, තම ස්වයං බලයෙන් භූමියෙන් පිටත්



වී වේගය අඩාල නොවන සේ ඉදිරියට ගමන් කර පිටත් වූ ස්ථානය ට වඩා ඉහළ ස්ථානයකට සාර්ථක ගොඩ බැස්ස වූවක් ලෙසටය. ඔවුන් එදින තවත් පියාසැරි 3 ක් සිදු කරන ලද අතර එයින් ඔවුන්ට මෙහෙයුම් හා පාලනය පිළිබඳව මනා පුහුණුවක් ලැබිණ. ඒ සෑම අවස්ථාවක දීම ගමන්කළ දුර වැඩි කර ගැනීමට ඔවුන් සමත් විය. එදින අවසානයට සිදු කළ පියාසැරියේ දී විල්බර් තප්පර 59 ක දී අඩි 852 ක දුරක් ගමන් කරවීමට සමත් විය.

විවිධාකාර වැඩිදියුණු කිරීම් හමුවේ ග්ලයිඩරය පාලනය කළ හැකි යානයක් බවට ඔවුන් පත් කරන ලද අතර සත්‍ය ලෙසම එය පියාසර කරන ලදී. නමුත් අවසන් පියාසැරියේ දී තද සුළඟකට හසුව යානය කරකැවී බිම පතිත වූ අතර සුළු අළුත් වැඩියා වලින් යානය යළි සකසා ගත නොහැකි පරිදි හානි වී තිබිණ. එයින් ඔවුන්ගේ පියාසර කාල සීමාව අවසන් ව තිබිණ.

ඉෂාර ගුණවර්ධන
කළමනාකරු
ගුවන් සේවා හා ප්‍රවාහන හිමිකම්
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව

68 වන සංවත්සරික සැමරුම අභිමානවත්ව සමරයි

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සිය 68 වන සංවත්සරය 2019 මාර්තු මස 02 දින අභිමානවත්ව සමරනු ලැබුවා. එයට සමගාමීව හිගුරක්ගොඩ ගුවන් හමුදා කඳවුරු පරිශ්‍රයේ දී පවත්වන ලද අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශණය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය වෙත ද ඇරයුම් කර තිබූ අතර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව මගින් සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය විදහා දක්වමින් අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණ කුටියක් ඉදිරිපත් කරනු ලැබුවා. පුරා දින පහක් තිස්සේ මධ්‍යම රාත්‍රිය වන තෙක් පැවති මෙම අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශණය නැරඹීම සඳහා දස දහස් ගනනින් පාසැල් සිසු දරු දැරියන් සහ මහ ජනතාව පැමින තිබීම විශේෂත්වයකි.

ප්‍රථම දිනයේ සංවත්සරික සැමරුම් අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශණය ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මෛත්‍රීපාල සිරිසේන මැතිතුමන් විසින් විවෘත කරන ලදි. ප්‍රදර්ශණ කුටි නැරඹීමට පැමිනි අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණ කුටිය නැරඹීමට පැමිනීම ද සුවිශේෂි කාරනාවකි. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව මගින් ප්‍රකාශයට පත්කරන ගුවන්සේවාව පිළිබඳ ලියැවුන ගුවන්සර සඟරාවේ නවතම කලාපය මෙහිදී අතිගරු ජනාධිපතිතුමන් වෙත පිළිගැන්වීම ද සිදුවිය. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් දැයේ දූ දරුවන්ගේ ගුවන්සේවාව පිළිබඳ දැනුම සහ අවබෝධය ඉහළ නැංවීමේ අරමුනින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන අධ්‍යාපනික වැඩසටහන් පිළිබඳ කරුණු විමසූ ජනාධිපතිතුමන් එවැනි කාලීන අවශ්‍යතාවය හඳුනාගත් වැඩසටහන් පාසැල් පද්ධතිය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳව සිය සතුට පලකර සිටියේ ය.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය මගින් මෙම අධ්‍යාපනික ප්‍රදර්ශණය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක කල අධ්‍යාපන ප්‍රදර්ශණ කුටිය නැරඹීමට විශාල වශයෙන් පාසැල් සිසු දරු දැරියන් සහ මහජනතාව සහභාගී විය. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් මාලාව සභාපති ආනන්ද විමලසේන මැතිතුමන්, සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මැතිතුමන් ප්‍රධාන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ උපදේශකත්වය මත අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් අතුල ජයවික්‍රම මහතාගේ සහ අධ්‍යක්ෂ මාලක දසනායක මහතාගේ අධීක්ෂණය යටතේ ක්‍රියාත්මක වෙයි.

ඡායාරූප - ප්‍රසාද් රණසිංහ, නලින්ද මධුසංක, ගයාන් නිශ්ශංක

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ

හය වන සංවත්සරික සැමරුම

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ 2019 මාර්තු මස 18 වන දින සිය 06 වන සංවත්සරික සැමරුම සනිටුහන් කලා. එයට සමගාමීව වැඩසටහන් මාලාවක් සංවිධානය කර තිබූ අතර 2019 මාර්තු මස 13 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ, සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව විසින් පවත්වන සිවිල් ගුවන්සේවාව පිළිබඳව පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් පවත්වන්නට කටයුතු සංවිධානය කර තිබුනා. මෙම දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ ගුවන්තොටුපොළ මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම, හදිසි ගිනිනිවුම් සහ මුදවාගැනීම් සේවා ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය පිළිබඳව දැනුවත් කිරීම, ගුවන්තොටුපොළ ක්ෂේත්‍ර චාරිකාවන්, ගුවන්සේවා වෘත්තිකයින් සහභාගී වූ දැනුවත් කිරීමේ දේශණ ඇතුළු අංග රැසක් ක්‍රියාත්මක විය.

මෙම දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා සුපුරුදු පරිදි සහයෝගීතා අත්වැල සපයන්නට සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් පුහුණු පාසල සහ ශ්‍රීලංකන් කේටරිං සේවය කටයුතු කර තිබූ අතර ගුවන්සැරිසර

රූපවාහිනී වැඩසටහනෙහි සජීවී පටිගත කිරීමක් ද මෙම වැඩසටහනට සමගාමීව සිදුකරන ලදි.

මෙම වැඩසටහන සඳහා දකුණු පලාතේ පාසැල් 15 කට අයත් සිසු දරු දැරියන් සහ ඔවුන් භාරව පැමිනි ගුරුභවතුන් 250 ක් පමන සහභාගී විය. මෙම අවස්ථාවට සහභාගී වූ සිසු දරු දැරියන් අතරින් සිදුකරන ලද දිනුම්ඇදීමක් මගින් තිදෙනෙකු සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන් පුහුණු පාසල විසින් පාඨමාලා ශිෂ්‍යත්ව තුනක් ප්‍රදානය කරන ලදි. එයට අමතරව මත්තල ලංකා බැංකු ශාඛාව මගින් සිදුකල දිනුම් ඇදීමක් මගින් තෝරාගත් සිසු දරු දැරියන් පිරිසක් වෙත පාසැල් ලිපිද්‍රව්‍ය සහිත ත්‍යාග පාර්සල් ද පිරිනමන ලදි.

ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය

සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය දිනෙන් දින නව තාක්ෂණයත් සමගින් දියුණු වන විට සුරක්ෂිතතාව තහවුරු කිරීමත් සංවිධානාත්මකව නිශ්චිත ක්‍රමවේදයකට ක්‍රියාත්මක කරවීම උදෙසාත් ජාත්‍යන්තර සංවිධානයක අවශ්‍යතාවය පැන නැගින.

එම කරුණු සාක්ෂාත් කිරීම සඳහා රටවල් 52 ක් එක්ව 1944 දෙසැම්බර් මස 07 වන දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ චිකාගෝ නගරයේ දී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතියට අත්සන් තැබුවේ ය. එහි මූලික අපේක්ෂාව වූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු නියාමනය හා ප්‍රවර්ධනය උදෙසා සුවිශේෂී වූ සංවිධානයක් ස්ථාපිත කර ගැනීමයි. එය සාක්ෂාත් කරමින් ලෝකයේ සිවිල් ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රිතතාවය හා ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සඳහා ප්‍රමිතීන් හා නිර්දේශීත පරිචයන් ඇති කිරීම හා ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 1947 අප්‍රේල් 04 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය පිහිටුවන ලද අතර ශ්‍රී ලංකාව ද මෙම ජාත්‍යන්තර සමුමුතියට 1948 ජුනි මස 01 වන දින අත්සන් තබමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වයට පත්විය. ඒ අනුව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජික රටක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් එළි දක්වා ඇති ප්‍රමිතීන් හා නිර්දේශිත පරිචයන් (Standard & Recommended Practices) ක්‍රියාත්මක කිරීමට බැඳි සිටියි. එය ඇමුණුම් 19 (Annexes) ක් ලෙස එළි දක්වා ඇති අතර ඉන් ඇමිණුම් 8 ක ම සඳහන් ප්‍රමිතීන් හා නිර්දේශිත පරිචයන් මෙරට දී ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමන් හට සහාය වීම සඳහා වගකියනුයේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයයි.

එනම්

ඇමිණුම් අංක 02-
Rules of the Air

ඇමිණුම් අංක 03 -
Meteorological Services for International Air Navigation

ඇමිණුම් අංක 04 -
Aeronautical Charts

ඇමිණුම් අංක 05 -
Units of measurements to be used in Air & Ground Operations

ඇමිණුම් අංක 10 -
Aeronautical Telecommunications

ඇමිණුම් අංක 11 -
Air Traffic Services

ඇමිණුම් අංක 12 -
Search & Rescue

ඇමිණුම් අංක 15 -
Aeronautical Information Services

වශයෙනි.

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 120 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතීන් (Implementing Standards) නිකුත් කිරීමට සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාට බලය පැවරී තිබෙන අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මගින් ඇමිණුම් ඔස්සේ නිකුත්කොට ඇති නිර්දේශිත පරිචයන් ශ්‍රී ලංකාවට උචිත අන්දමින් සකස්කොට ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතීන් ලෙස නිකුත්කොට ඇත. ඒ අනුව අදාල ඇමිණුම්වලට අදාලව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති සකස් කිරීමට සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාට සහායවීම ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ ප්‍රමුඛතම කාර්යභාරයක් වේ. ඒ අනුව 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතෙන් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමන් වෙත ගුවන් සංතරණ සේවා සම්බන්ධයෙන් පැවරී ඇති බලය හා වගකීම පැවරී ඇත්තේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (ගගන නාවික සේවා රෙගුලාසි) රොහාන් මනුකුලසූරිය මහතා යටතේ පවතින්නා වූ ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයටයි.

ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ සංයුතිය

ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙස එම්. ඒ. කේ. ප්‍රසන්න මහතා කටයුතු කරනු ලබන අතර ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයට නායකත්වය දෙමින් පසුගිය වසරේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වූ විගණනයේ දී ගුවන් සංතරණ සේවා සම්බන්ධව සාර්ථකව මුහුණ දෙමින් ශ්‍රී ලංකාව යලිත් වරක් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉහළටම ඔසවා තබන්නට සමත්විය. අංශයේ විෂය පථය යටතේ පවතින තාක්ෂණික කටයුතු නිසි පරිදි සිදුකරමින් ගගන නාවික සේවා සපයන්නන් නිරන්තර පරික්ෂාකිරීම් සිදුකිරීමට හා අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන් පවත්වාගෙන යාම තහවුරු කිරීමටත්, එසේ නොමැතිනම් නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමටත් පලපුරුදු ජ්‍යේෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරුන් (Senior Civil Aviation Inspector) හා සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරුන් (Civil Aviation Inspector) ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ අධ්‍යක්ෂකවරයාට තමා වෙත පැවරී ඇති වගකීම් හා කාර්යයන් ඉටුකිරීමට සහාය වෙයි.

මේ අනුව ජ්‍යේෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරුන් ලෙස විනීතා සේනානායක මහත්මිය, මහින්ද අබේවර්ධන මහතා, ආනන්ද පෙරේරා මහතා සහ තිලිණි හේරත් මහත්මිය කටයුතු කරනු ලබන අතර පත්කල ජ්‍යේෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරයෙකු ලෙස (Designated Senior Civil Aviation Inspector) කාරියවසම් මහතා කටයුතු කරයි. එමෙන්ම සිවිල් ගුවන්සේවා පරික්ෂකවරුන් ලෙස දනුල ජයරත්න මහතා, එන් නවජීවන් මහතා, නිලංකා සරෝජනී මෙනවිය, අභිමානී පීරිස් මහත්මිය හා හිරුණි වනිගසිංහ මහත්මිය කටයුතු කරයි. එමෙන්ම ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ කටයුතු නිසි පරිදි පවත්වාගෙන යාම සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා නිලධාරීන් (Civil Aviation Officer) ලෙස මාලක මංචනායක මහතා සහ ඉනෝකා කුමාරි මහත්මිය ද කාර්යාල කාර්ය සහායක (Office Aid) ලෙස ටී. ඩී. ධර්මසිරි මහතා ද මහගු කාර්යක් ඉටුකරනු ලබයි.

ඉහතින් පැහැදිලි කල පරිදි සැදුම්ලත් ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය ජාත්‍යන්තර හා දේශිය නීති ඔස්සේ සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමන් වෙත පැවරී ඇති බලතල, වගකීම් හා කාර්යභාරය නිසි පරිදි ඉටුකිරීම සඳහා සහාය වෙයි. සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි ලෙස එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා කටයුතු කරනු ලබන අතර සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් විශාල කාර්යභාරයක් සිදුකරමින් සිටියි.

ශ්‍රී ලංකාවේ දේශය ඉහළින් ගුවන්යානා පියාසර කිරීම සඳහා හා ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ වල ගුවන්යානා අනියත ගොඩබැස්සවීම් සිදුකිරීම සඳහා අවසර ලබාදීම

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 2 උප වගන්තිය ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාවය,

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION (AIP)
DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA

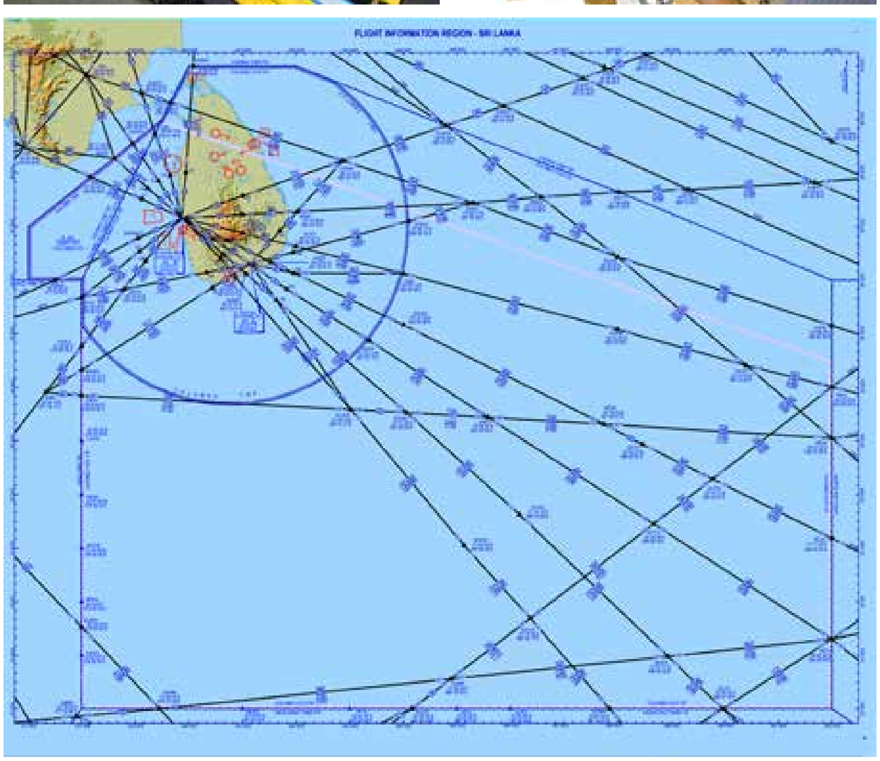
(ELECTRONIC VERSION - eAIP)

eAIP - 2/18

(AIRAC AIP AMDT 2/18 incorporated)

(EFFECTIVE DATE : 11 OCT 18)

This 3rd edition of AIP which conforms to the ICAO format as specified in the Annex 15 - 15th Edition is published in one volume of following 3 parts : (select and click relevant link on the left pane to view contents under each part)



විධිමත්භාවය, කාර්යක්ෂමතාවය සහ ආරක්ෂාවට අදාල සම්මුතියේ වගන්ති මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ භූමි ප්‍රදේශය තුල සිවිල් ගුවන්සේවාවට සම්බන්ධ සියළුම කටයුතු පාලනය වෙයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවට අනුව ශ්‍රී ලංකාව වටා පිහිටි නාවික සැතපුම් 12 ක් වූ ජාත්‍යන්තර ජල තීරය ද ශ්‍රී ලංකාවේ භූමිය ද ශ්‍රී ලංකාවේ දේශය (Territory) ලෙස පැහැදිළි කර ඇති අතර සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 32 (2) වගන්තිය ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ විශේෂ අවසරයක් හෝ බලය පැවරීමක් හෝ රහිතව කිසිම විදේශිය සිවිල් ගුවන් යානාවකට ශ්‍රී ලංකා භූමි ප්‍රදේශයට / දේශයට (Territory) ඇතුළු විය නොහැකිය. මේ අනුව සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා සතු එම වගකීම හා කාර්යභාරය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වෙනුවෙන් ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය විසින් සිය ප්‍රමුඛතම කාර්යයන්ගෙන් එකක් ලෙස සිදු කරයි. එමෙන්ම වර්ග සැතපුම් 528,000mi² ක වපසරියකින් යුත් කොළඹ පියාසර තොරතුරු කලාපය ද (Colombo Flight Information Region) ශ්‍රී ලංකාව සතු වෙයි. මේ අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ දේශය ඉහළින් පියාසර කිරීම සඳහා අවසර ලබාදීම මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ වල අනියත පියාසර ගොඩබැස්සවීම් සඳහා (Non schedule landing) අවසර නිකුත් කිරීම ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ වගකීම් අතරට ඇතුලත් ය. ඒ සඳහා ඉල්ලුම් කලයුතු ආකාරය මෙන්ම අනෙකුත් ශ්‍රී ලංකාවට අදාල වන්නා වූ ගගන නාවික තොරතුරු / පහසුකම් ඇතුලත් ශ්‍රී ලංකා ගගන නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශය (Aeronautical Information Publication - AIP) ඔබට අපගේ නිල වෙබ් අඩවිය වන www.caa.lk හි මුල් පිටුවෙන් බාගත කල හැකි වනවා. එය පරිශීලනයෙන් ගගන නාවික තොරතුරු පිළිබඳව ඔබට හොඳ වැටහීමක් ලැබෙනු ඇත. 2018 වසරේ දී ශ්‍රී ලංකා ගගන නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශයට සංශෝධන දෙකක් නිකුත් කරමින් යාවත්කාලීන ප්‍රකාශනයක් බවට පත්කිරීමට ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කලේ ය. එමෙන්ම ගගන නාවික තොරතුරු අතිරේක (AIP Supplement) 05 ක් හා ගගන නාවික තොරතුරු චක්‍රලේඛ (Aeronautical Information Circular - AIC) 05 ද ඇතුලත් ය. 2018 වසරේ දී කොළඹ පියාසර තොරතුරු කලාපය තුල ගුවන් යානා 43 955 ක් ගුවන් පියසැරීන් සිදුකල අතර

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළේ ගුවන්යානා වාර (Aircraft Movements) 74 512 ක් ද මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළේ ගුවන්යානා වාර 708 ක් ද පියාසර කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය අවසර නිකුත් කරනු ලැබිණ.

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 32(1) වගන්තිය ප්‍රකාරව විදේශීය යුධ හෝ රාජ්‍ය ගුවන් යානා ශ්‍රී ලංකා භූමි ප්‍රදේශයට ඇතුළුවීම රාජ්‍ය ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ විශේෂ අවසරය හෝ අනුමැතිය ඇතිව සිදුකල යුතුය. මේ සම්බන්ධව විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධීකරණයෙන් කටයුතු කරයි. එවැනි අවස්ථාවන් හි දී සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමාගේ මතය එනම් විරෝධතාවයක් තිබේ ද හෝ නොමැති බව, අන්තරායකර ද්‍රව්‍ය (Dangerous Goods) ප්‍රවාහණය සිදුවන්නේ නම් ඒ පිළිබඳව මතය ද විදේශ කටයුතු අමාත්‍යාංශය වෙත යොමු කිරීම ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයට යොමුව ඇති තවත් ප්‍රමුඛ වගීකීමක් වේ. ඒ අනුව 2018 වසරේ දී කොළඹ පියාසර කලාපයේ පියාසර කිරීම සඳහා රාජ්‍යතාන්ත්‍රික ගුවන්යානා 70 කට ද ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ වල රාජ්‍යතාන්ත්‍රික ගුවන්යානා ගොඩබැස්සවීම් 150 කට අනුමැතිය ලබාදීම සිදුකෙරිණ.

ගුවන්ගත කටයුතු (Aerial Work Operations) සඳහා අවසර ලබාදීම

2010 අංක 10 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 85 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දේශය ඇතුලත ගුවන්ගත කටයුතු කිසිවක් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අනුමැතියකින් තොරව සිදුනොකල යුතුය. එනම් ගුවනේ සිට ඡායාරූපකරණය, වීඩියෝගතකිරීම්, ගුවන් ප්‍රචාරණ කටයුතු, ගුවනේ සිට පහතට මල් හෙළීම ආදිය ද ගුවන්ගත කටයුතු (Aerial Work) යටතට අයත්වේ. එවැනි ගුවන්ගත කටයුතු සහා අදාල ඉල්ලුම්පත සලකා බැලීමෙන් පසු කොන්දේසිවලට යටත්ව හෝ නොමැතිව අනුමැතිය ලබාදීම හෝ ඉල්ලුම්පත ප්‍රතික්ෂේප කිරීමේ වගකීම හා බලය ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ විෂය පථයට අයත් ය. මේ අනුව 2018 වසරේ දී ගුවන්ගත කටයුතු (Aerial Work) මෙහෙයුම් 129 ක් සඳහා ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය අනුමැතිය ලබාදී ඇත.

ගුවන්ගමන් පාලකවරුන් සඳහා ශ්‍රේණිගත ඇගයීම් (Rating Assessment) ඉංග්‍රීසි භාෂා ප්‍රවීණතාව පරීක්ෂා කිරීම (English language Proficiency Check - ELPC) හා Radio Telephony පරීක්ෂණ සඳහා පරීක්ෂණ මණ්ඩලයේ සාමාජිකත්වය දැරීම

ගුවන්යානා අතර සහ හැසිරීම් ප්‍රදේශය තුල (manoeuveing area) ගුවන්යානා සහ බාධක අතර ගැටීම් වැලැක්වීමේ සහ ගුවන්යානා ක්‍රමවත් ලෙස ගලායාම පවත්වාගෙනයාම ඉක්මන් කරවීමේ කාර්ය සඳහා සපයනු ලබන සේවාවන් ගුවන් ගමන් පාලනය (Air Traffic Control) ලෙසින් අදහස් වෙයි. මේ අනුව ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ ප්‍රවීණතාව සහතික කිරීම සඳහා හා ඇගයුම සඳහා ශ්‍රේණිගත කිරීමේ ඇගයීම (Rating Assessment) පවත්වා ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ට බලපත්‍ර නිකුත්කිරීම, යාවත්කාලීන කිරීම හා ශ්‍රේණිගත වීම් (Rating) නිකුත්කිරීමට පිරිස් බලපත්‍ර අංශය වෙත නිර්දේශ කිරීම ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ තවත් කාර්යභාරයකි. ඒ අනුව 2018 වසරේ දී ශ්‍රේණිගත ඇගයීම් (Rating Assessment) 54 ක් සිදුකිරීමට ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කලේ ය.

ඉංග්‍රීසි භාෂා ප්‍රවීණතා පරීක්ෂණ (English Language Proficiency Check - ELPC) පැවැත්වීම හා Radio Telephony Examination පැවැත්වීම සඳහා විභාග මණ්ඩලයේ (Examination Panel) සාමාජිකත්වය දරමින් පිරිස් බලපත්‍ර අංශය සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය සිදුකරයි. මේ අනුව 2018 වසරේ දී Radio Telephony Examination 13 ක් සඳහා ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය සහභාගී වුණි.

පිරික්සුම් හා මුදාගැනීමේ මෙහෙයුම් (Search & Rescue)

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ VI වන පර්ච්ඡේදය ප්‍රකාරව පිරික්සුම් හා මුදාගැනීමේ මෙහෙයුම් (Search & Rescue) කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වගකීම ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ කාර්යභාරය යටතට අයත්වෙයි. මේ අනුව ශ්‍රී ලංකාව තුල එම සේවාවන් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා Australian Maritime Safety Authority හි අඛණ්ඩ සහාය ලබමින් ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කරමින් සිටියි. ජාතික පිරික්සුම් හා මුදාගැනීම් සැලැස්ම (National Search & Rescue Plan)
කෙටුම්පත් කොට ඇති අතර ජාතික පිරික්සුම් හා මුදාගැනීම් කමිටුව (National SAR Coordination Committee) විසින් එය පිරික්සීමේ කටයුතු සිදුකරමින් පවතී. එමෙන්ම පිරික්සුම් හා මුදාගැනීම් මෙහෙයුම් වල විධිමත්භාවය වෙනුවෙන් මාලදිවයින සහ ඔස්ට්‍රේලියාව යන රටවල් සමග ද්විපාර්ශ්වික ගිවිසුම් අත්සන් කිරීමට ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය මූලිකත්වයගෙන කටයුතු කල අතර ඉන්දියාව සහ ඉන්දුනීසියාව සමගින් ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම සඳහා මේ වන විටත් කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.

සේවා සපයන්නා පරීක්ෂාවට ලක්කිරීම (Inspections)

සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා විසින් අනුමත කරන ලද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ පරීක්ෂා කිරීමේ සැලැස්මට (Surveillance Plan) අනුව ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂකවරුන් හා සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂකවරුන් විසින් සිවිල් ගුවන්සේවා සපයන්නා (Service Provider) නිරන්තර පරීක්ෂා කිරීමට ලක්කරනු ලබන්නේ ජාත්‍යන්තර නිර්දේශීතයන්ට උචිත පරිදි මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන යනු ලබන්නේ ද යන්න පරීක්ෂා කරමින් සිවිල් ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රිතතාවය හා ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සඳහා ය. ඒ අනුව 2018 වර්ෂයේ

දී එවැනි පරික්ෂාකිරීම් 104 ක් සිදුකොට වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීමට ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කලේ ය. ඒ අනුව කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙහි හා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොළහෙි ගගන නාවික තොරතුරු සේවා අංශ, කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ, රත්මලාන ගුවන්තොටුපොළ සහ මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොළේ අදාල ගුවන් ගමන් පාලන කුළුණු (Air Traffic Control Tower) ඇතුළු ගුවන් ගමන් කළමණාකරනයට අදාල අංශ මෙන්ම රත්මලාන, කටුනායක, අත්තිඩිය, පිදුරුතලාගල හා කඳපොල යන සංදේශණය, ගුවන් සංතරණය සහ සෝදිසිය සඳහා සපයන ගගන නාවික අධාර මධ්‍යස්ථාන (Communication, Navigation & Surveillance Centre) ද කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපෙළ, මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ හා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොළේ කාලගුණික තොරතුරු මධ්‍යස්ථානයන් ද (MET Centre) කටුනායක ගුවන්තොටුපොළේ PANS-OPS අංශය ද සෙවීම් හා ගලවාගැනීම් අංශය (SAR Unit) ද නිරන්තර පරික්ෂාවට ලක්කරනු ලබන්නේ ඉහත පරමාර්ථයන් පෙරදැරි කරගනිමිනි.

ඩ්‍රෝන යානා ඇතුළු නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා නියාමනය

එමෙන්ම 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 80 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා විසින් නිකුත් කරන ලද විශේෂ බලපත්‍රයක් සහිතව හා ඔහු විසින් පනවනු ලබන විශේෂිත නියමයන් හා කොන්දේසි වලට අනුකූලව මිස නියමුවෙකු නොමැතිව පියැසර කලහැකි ගුවන්යානයක් ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් අවකාශයතුල මෙහෙයවනු ලැබීම නොකල යුතුය.

නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා/ ඩ්‍රෝන යානා සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමේ වගකීම ද මුල් අවස්ථාවේ දී පැවරුනේ ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයට යි. ඒ අනුව ඩ්‍රෝන යානා ඇතුළු නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා අදාල වන්නා වූ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති නිකුත් කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමන් වෙත සහාය වීම මෙන්ම එතුමන් වෙනුවෙන් නියමුවන්

රහිත ගුවන්යානා ලියාපදිංචිය, මෙහෙයුම් අවසර ලබාදීම ද ඒ සඳහා ක්‍රමවත් ක්‍රමවේදයක් සැකසීම ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශයට පැවරුණු වගකීම් ගොන්නට අයත් විය. ඒ අනුව ක්‍රියාත්මක වෙමින් ඒ සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති 053 නිකුත්කරමින් ද (ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති 053/ මිනිසුන් රහිත ගුවන්යානා පද්ධති/ දුරස්ථ පාලන නියමු ගුවන්යානා/ ඩ්‍රෝන යානා) අවසර ලබාදීම සඳහා ක්‍රමවත් ක්‍රමවේදයක් සකසමින් ද අවසර ලබාදීමේ ක්‍රියාවලියේ දී ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය (Office of the Chief of Defence Staff - OCDS) මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා පොලීසිය සමගින් ද සමීප සබඳතා ගොඩනගමින් එම ක්‍රියාදාමය කාර්යක්ෂමව සිදුකිරීම සඳහා ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කලේ ය.

එමෙන්ම නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා මෙහෙයවන්නන් සඳහා නොමිලයේ සම්මන්ත්‍රණ මෙහෙයවමින් ඔවුන්ගේ දැනුම ඉහළ නංවන්නට ද ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය කටයුතු කලේ ය. එමෙන්ම ආරක්ෂක මාණ්ඩලික ප්‍රධානී කාර්යාලය හා එක්ව කටයුතු කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටා ඇති පොලිස් ස්ථාන 489 යේ ස්ථානාධිපතිවරුන් සඳහා ඩ්‍රෝන තාක්ෂණය , නීති පද්ධතිය හා අභියෝග සම්බන්ධයෙන් දැනුවත් කරමින් සම්මන්ත්‍රන මාලාවක් (සම්මන්ත්‍රණ 18 ක්) පවත්වනු පිනිස සම්පත් දායකත්වය සැපයීම කාලීන අවශ්‍යතාවයකට පිළිතුරු සැපයීමක් විය. තවදුරටත් ඉන් නොනැවතුන ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය මොරටුව සරසවියේ ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් වෙනුවෙන් ඩ්‍රෝන තාක්ෂණය සහ නීතිරීති සම්බන්ධයෙන් දැනුම බෙදා දීමට එක්වූ අතර කිරුළපන පොලීසියේ මෙහෙයවීමෙන් සාමාන්‍ය ජනතාව දැනුවත් කිරීමේ දේශණයකට මෙන්ම සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව (CADEC) සමගින් එක්වෙමින් පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුවත් කිරීමේ දේශණ මාලවකට ද සම්පත් දායකත්වය සැපයී ය.

කෙසේවෙතත් වර්ථමාන ආරක්ෂක තත්වය සැලකිල්ලට ගනිමින් 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 38 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්තුමා විසින් නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා මෙහෙයවීම පිනිස නිකුත් කරනු ලැබ ඇති බලපත්‍රවල වලංගුභාවය වහාම ක්‍රියාත්මක වන පරිදි නැවත දැනුම්දෙන තුරු අතිසිටුවීම

සිදුකොට ඇති බැවින් කිසිදු පුද්ගලයකු විසින් ඩ්‍රෝන යානා ඇතුළු කවර හෝ ආකාරයක නියමුවෙකු රහිත ගුවන් යානාවක් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් අවකාශය තුල මෙහෙයවීම සිදුකල නොහැකිය. වලංගු අවසරයකින් තොරව ඩ්‍රෝන යානා ඇතුළු කවර හෝ ආකාරයක නියමුවන් රහිත ගුවන් යානාවක් මෙහෙයවනු ලබන ඕනෑම පුද්ගලයකු සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 107 වගන්තිය යටතේ වරෙන්තුවක් නොමැතිව පොලිස් අත් අඩංගුවට අතහැකි අතර එම පනතේ 103 වගන්තිය ප්‍රකාරව එවැනි තැනැත්තෙක් වරදක් සම්බන්ධයෙන් අධිකරණය ඉදිරියේ වරදකරු කරනු ලැබූ විට එස්. ඩී. ආර්. (Special Drawing Rights) 25 000 (ආසන්නව ශ්‍රී ලංකා මුදලින් රුපියල් 6 200 000/=, ආසන්න වශයෙන් SDR එකක වටිනාකම ශ්‍රී ලංකා මුදලින් රු. 248 කි. මෙය දිනෙන් දින උච්චාවචනය වේ) නොඉක්මවන දඩයකට හෝ වසර දෙකකට නොවැඩි කාලයකට සිරදඬුවමක් හෝ එම දඬුවම් දෙකටම යටත් කරනු ලැබිය හැකිය.

ඉහතින් විස්තර කල පරිදි ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය සිවිල් ගුවන්සේවාවේ නිරුපද්‍රිතතාවය, විධිමත්භාවය, කාර්යක්ෂමතාවය, හා ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය වෙනුවෙන් මහඟු කාර්යයක් ඉටුකරනු ලබයි.

දනුල ජයරත්න

සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂක - ගගන නාවික තොරතුරු සේවා

පාපන්දු පිටිය ඉක්මවූ ගුවන් යානාව

STRATOLAUNCH

ලොව විශාලතම ගුවන් යානාව ලෙසින් අප හඳුනාගෙන තිබූයේ එයර්බස් ගුවන්යානා නිශ්පාදන සමාගමෙහි නිශ්පාදිත A 380 ගුවන් යානාවයි. වරකට ආසන පන්ති තුනක් යටතේ මගීන් 555 ක් රැගෙන යා හැකි A 380 යානාව දෙමහල් යානාවක් ලෙස හඳුන්වා දෙන ලදි. කෙසේවෙතත් මේ වන විට A 380 යානාවේ නිශ්පාදන කටයුතු 2021 වසර වන විට අත්සිටුවීමට නිශ්පාදන සමාගම තීරණය කර ඇත.

Scaled Composites නම් ඇමරිකානු සමාගමක් විසින් නිශ්පාදිත Stratolaunch ගුවන් යානාව පසුගිය දා සිය මංගල පර්යේෂණ පියසැරිය සිදුකිරීමත් සමගින් A 380 වෙත තිබූ අවධානය තරමක් වෙනස් වූවා කීවොත් නිවැරදියි. මගීන් ප්‍රවාහනය අතින් තවමත් A 380 ගුවන් යානාව ඉදිරියෙන් පසුවත් දී ලොව දීර්ඝතම පියාපත් කලාපය හිමි ගුවන් යානාව බවට Stratolaunch පත්වූයේ එහි මංගල පිර්යේසණ පියසැරිය 2019 අප්‍රේල් මස 13 වන දා සාර්ථකව සිදුකිරීමත් සමගිනි.

මූලික වශයෙන් අභ්‍යවකාශයට රොකට් මුදාහැරීම වෙනුවෙන් මෙම ගුවන් යානා මාදිළිය නිපදවීමට අදහස් කරන අතර මෙම යානා මාදිළියට අනෙක් යානා

වලින් වෙනස්වූ සුවිශේෂීතාවයන් රැසක් පවතී. සාමාන්‍යයෙන් ඔබ දැක ඇති ගුවන් යානාවල ඇත්තේ එක් ගුවන් බඳක් පමනි. නමුත් මෙම යානාවට ගුවන් බඳ දෙකක් එකිනෙකින් වෙන්ව පැවතීම ප්‍රධානතම ලක්ෂණය යි. ඒ සෑම ගුවන් බඳක් සඳහා ම සාමාන්‍ය ගුවන් යානාවක මෙන් නියමු කුටියක් පවතින අතර දකුණු පස ගුවන් බඳෙහි පිහිටි නියමු කුටියේ පමනක් නියමුවන් රැඳී සිටියි.

Stratolaunch ගුවන් යානාවට එන්ජින් 06 ක් ඔස්සේ ජවය සැපයෙන අතර එන්ජින් මාදිළිය PW 4056 වේ. යානය දිගින් මීටර 73 ක් සහ පියාපත් අතර පරතරය මීටර 117 ක් වන අතර එහි උස මීටර 15 කි. තවත් සුවිශේෂී කාරනාවක් වන්නේ මෙතෙක් නිපදවූ යානා අතරින් ඉහළතම පියාපත් අතර පරතරයක් පවතින ගුවන් යානාව වන්නේ මෙම යානාව වීමයි. A 380 ගුවන් යානාවේ පියාපත් අතර පරතරය මෙන් 1.5 ගුණයකින් මෙම යානාවේ පියාපත් අතර පරතරය වැඩිය.

පැය 02 30 ක ගුවන් කාලයක් පර්යේෂණ පියසැරියේ නිරත වූ Stratolaunch යානාව එහිදී අඩි 17 000 ක උච්චයක් දක්වා ගමන් කර ඇත. මෙම යානාව වසර 2020 දී මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කිරීම සැලසුමයි.

ඩ්‍රෝන අභියෝගය සාර්ථකව මුහුණ දුන්

රාජාලියන්ගේ මෙහෙයුම

දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ පර්යේෂණ සිදුකරමින් මිනිසාගේ ගුවනින් ගමන් කිරීමේ ආශාව මුදුන්පත් කරගැනීම උදෙසා බොහෝ යහපත් සිතුවිලි හා සංකල්ප පෙරදැරිව නිපදවන ලද ගුවන් යානාව, වර්ථමානය වන විට ලොව සුරක්ෂිතම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය බවට පත්ව අවසන්. නවීන තාක්ෂණය භාවිතය, වේගවත් බව මෙන්ම සපල ලෙස කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාවේ යෙදවීම වැනි කරුණු කාරනා හේතුවෙන් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය මෙතරම් සාර්ථක ගමනක් ආ බවට හේතු දක්වන්න හැකියි.

කෙසේවෙතත් ගුවන්සේවාවේ පහසුව උදෙසා හඳුනාගත් ඇතැම් තක්ෂණික මෙවලම් සහ ඒ හා බද්ධව පවතින අනෙකුත් ක්ෂේත්‍ර ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් සඳහා තර්ජනාත්මකව කටයුතු කරන්නට පටන්ගෙන තිබීම වර්ථමානය වන විට සිතන්නට යමක් එක්කාසු කරන්නට අප යොමුකර තිබෙනවා. 2001 වසරේ දී ඇමරිකානු ලෝක වෙළඳ මධ්‍යස්ථානය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් එල්ලවූ අල්කයිඩා ත්‍රස්ත ප්‍රහාරය එතෙක් මෙතෙක් ගුවන් යානා යොදවාගනිමින් සිදු කල දරුණුතම ඛේදවාචකයකි. එම අවාසනාවන්ත ත්‍රස්ත ක්‍රියාව ගුවන්යානා, ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂාව පිළිබඳව නව මුහුණුවරකින් සිතන්නට ගුවන්සේවා අංශ යොමුකල සංධිස්ථානයකි.

මෑත කාලය වන විට ඩ්‍රෝන යානා යොදවාගනිමින් ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා එල්ල කරන තර්ජනාත්මක අනවසර මෙහෙයුම් පිළිබඳව ලොව පුරා මවා ඇත්තේ ත්‍රාසජනක සිතුවමකි. වරෙක පැය ගනනක් ලන්ඩන් ගැට්වික් සහ හීත්‍රෝ වැනි ගුවන්තොටුපළවල් වල ගුවන් ගමන් වාර අවංගු කර ඒවා අනපේක්ෂිත ලෙස මෙහෙයුම් අත්සිටුවන තත්වයට පත් කරන්නට තරම් ඩ්‍රෝන යානා මෙහෙයුම් ප්‍රබල වෙයි. ඒ ජාත්‍යන්තර නිදසුන් ය. දේශීය වශයෙන් නිදසුන් වාර්තා වන අවස්ථාවන් ද බොහෝ ය. බොහෝ විට මෙවැනි සිදුවීම් පසුපස එම කර්මාන්තය පිළිබඳව නිසි පුහුණුවක් නොලද පුද්ගලයන් රැඳී සිටීම දැකිය හැකි වීම ද විශේෂත්වයකි.

මෙවැනි අනවසර ඩ්‍රෝන යානා මෙහෙයුම් හරහා ගුවන් යානා මෙහෙයුම්, ගුවන්තොටුපළ කටයුතු මෙන්ම සාමාන්‍ය ජනජීවිතයට සිදුවන බලපෑම් වැලැක්වීම වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීම උදෙසා නව නියාමන ක්‍රියාවලීන් හඳුන්වාදීමටත්, ඒවා උචිත අන්දමින් ක්‍රියාවේ යෙදවීමටත් ගුවන්සේවා නියාමාන ආයතන වලට පැවරුන භාරධූර රාජකාරියකි. එමෙන්ම විවිධ රටවල් හා ආයතන මෙම අනවසර මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලියට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට ඇති හැකියාව හා ඒ වෙනුවෙන් භාවිත කල හැකි ක්‍රමවේදයන් පිළිබඳව විවධ පර්යේෂණ සිදුකලා. ඒ අතර ප්‍රංශ ආරක්ෂක අංශ විසින් පක්ෂීන්ගේ චර්යා රටා අධ්‍යයනය කරමින් රාජාලියන් යොදවාගෙන සිදුකරන ලද පර්යේෂණය ඉතා සාර්ථක වී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව සටහනකි මේ.

2015 වසරේ දී ප්‍රංශ ජනාධිපති නිල නිවසට ඉහලින් පියාසර කරන්නට තැත් කල ඩ්‍රෝන යානාව පිළිබඳව සහ ඉන් පසුව හටගත් සිදුවීම් පිළිබඳවත් හොඳින් කරුණු අධ්‍යයනය කල ප්‍රංශ ආරක්ෂක අංශ අනවසර ඩ්‍රෝන මෙහෙයුම් මඩින්නට ගත හැකි ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව ගැඹුරින් අධ්‍යයනය කලා. එහි ප්‍රතිපලයක් ලෙස ඔවුන් රාජාලියන් මේ වෙනුවෙන් යොදාගත හැකි බව සොයා ගනු ලැබුවා. ඒ ඔවුන්ගේ තියුණු නිරීක්ෂණ හැකියාව, ක්ෂණිකව ක්‍රියාත්මක වීම, ගොදුරක් ග්‍රහණයට ගැනීමේ හැකියාව වැනි සියුම් කරුණු පවා හොඳින් නිරීක්ෂණය කිරීමෙන් පසුවයි. අනතුරුව ඔවුන් කලේ මේ සඳහා ඉතා කුඩා රාජාලීන් සිව් දෙනෙකු සොයා ගැනීමයි. අනතුරුව

විධිමත් පුහුණුවකට යොමුකිරීමෙන් පසු මෙම රාජාලියන් ඕනෑම ඩ්‍රෝන මාදිලියක් පහසුවෙන් හඳුනාගැනීමට හැකි තත්වයට පත්කරන්නට ඒ වෙනුවෙන් කැපවී සේවය කල ප්‍රංශ ආරක්ෂක අංශ බණ්ඩය සමත්වී තිබීම විශේෂත්වක්. මාස අටක පුහුණු කාලය නිමාවන විට ඩ්‍රෝන යානාවක් සිය ගොදුරක් සේ දකින ලෙස මෙම රාජාලියන්ගේ මනස පරිවර්ථනය කරන්නට ඔවුන් සමත්කම් දක්වන්නේ ඒ සුවිශේෂි හැකියාව මතයි.

මේ රාජලියන් අතර පිරිමි සතුන් තිදෙනෙකු සහ එක් ගැහැණු සතෙකු සිටිනවා. ඔවුන් පුහුණු කාලය තුල ඉතාම දක්ෂ අන්දමින් අපට සහයෝගය දක්වමින් කටයුතු කලා. ඒ නිසා තමයි අප මෙම ජයග්‍රහණය අත්කර ගනු ලැබුයේ. කෙසේ වෙතත් අප සියළු දෙනා මෙම පිරිස ඨක බලා ගත්තේ හරියට අපේ දරුවන් වගේ. දැන් අප දෙපාර්ශවය අතර ඇත්තේ පුදුමාකාර බැඳිමක්.

ඔවුන් ආරක්ෂා කරගැනීම අපේ වගකීමක්. ඒ නිසාමයි අප ඔවුන්ගේ ශරීරය ආවර්ණය වන පරිදි විශේෂ ආරක්ෂිත ආවර්ණයක් නිර්මාණය කලේ. ඒ ලෙදර් යොදා ගනිමින් භාවිතා කල ආරක්ෂිත ආවර්ණයක් භාවිත කරමිනුයි. එහිදීත් අප බොහෝ කරුණු අධ්‍යනය කලා විශේෂයෙන්ම මෙම ඇඳුම් කට්ටලය ඇඟලාගෙන ඔවුන්ගේ කාර්යක්ෂමතාවය උපරිමයෙන්ම පෙන්වන් හැකි ද කියන කාරනාව පිළිබඳවත්. මෙම ආවර්ණ ඇඳුම් කට්ටලය හරහා අප අපේක්ෂා කරන්නේ ඩ්‍රෝන යානාව ග්‍රහණය කරගන්නා අවස්ථාවේ දී එහි මුවහත් කොටස් විශේෂයෙන්ම භ්‍රමණය වන තල පද්ධතියෙන් අපේ ආදරනීයයන් බේරා ගැනීමයි. මේ කරුණු මාධ්‍යට පවසා තිබූයේ ප්‍රංශ ආරක්ෂක අංශ ප්‍රධානියෙක්.

කෙසේවෙතත් මිනිසාගේ හැකියාවන් හා තාක්ෂණික දැනුම යොදාගනිමින් යහපත් චේතනාවෙන් ඔහුගේ පහසුව තකා පක්ෂීන්ගේ චර්යා රටාවන් අධ්‍යයනය කර නිපදවූ ආකාෂ යන්ත්‍රයන් පසුකාලීනය මිනිසා විසින්ම සිය අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් අවභාවිතයේ යෙදවීම වැලැක්වීමට පක්ෂින්ම යෙදවීම දෛවයේ සරදමක් වැනියි ලෙස ද ඔහු තවදුරටත් ප්‍රකාශ කර තිබුනා.

අඟහරු ගවේෂණයේ නොනවතින මෙහෙයුම්

නවතම Insight යානාව අඟහරු පෘෂ්ඨයේ අභ්‍යන්තර තොරතුරු සෙවීම අරඹයි

අළුත් දේවල් සොයා යෑමේ මිනිසාගේ නිරන්තර කුතුහලය කිසිදා නිම නොවන්නකි. ඈත අතීතයේ සිටම රාත්‍රී අහස දෙස බලමින් තරු වලට රටා යොදමින් මිනිසා දුරින් පිහිටි තරු තමන්ට ලංකර ගැනීමට උත්සාහ දරන ලදි. අප සෞරග්‍රහ මණ්ඩලයේ රතු ග්‍රහයා යන විරුදාවලිය ලත් අඟහරු ග්‍රහයා මත ඇත්තේ මොනවාදැයි සෙවීමට මිනිසා දරන උත්සාහයන් මෙතෙකැයි කියා කිව නොහැක. ඈත අතීතයේ දුරේක්ෂ භාවිතයෙන් ද පසුකාලීනව විද්‍යාවේ දියුණුවත් සමග යානා යවමින් ද මෙම ගවේෂණ සඳහා අපමණ වෙහෙසක්, මුදලක් මෙන්ම කාලයක් ද වැයකරමින් සිටී.

ඇයි අඟහරු

අඟහරු ග්‍රහයාගේ පෘෂ්ඨය මත පවතින පසෙහි ජලය පවතන බව සොයාගැනීම මෙම ගවේෂණ තවත් ඉදිරියට ගෙනයන්නට උනන්දු කරවන්නක් විය. එමෙන්ම එහි බොහෝසේ සෞම්‍ය උශ්ණත්වයක්, නැතිනම් අධික සීතලක් හෝ රස්නයක් නොවීම ද, එහි ගුරුත්වය පෘතුවියේ ගුරුත්වය මෙන් 38 % ක් වීම ද, අඟහරු මත පෘතුවිය මෙන් වායු ගෝලයක් පැවතීම ද, අඟහරු වටයක් භ්‍රමණය වීමට ගතකරන කාලය පෘතුවියේ භ්‍රමණ වටයකට ආසන්න වීම (අඟහරු පැය 24, මිනිත්තු 39, තත්පර 35 ක කාලයක් ගත කරමින් එක් වටයක් ගමන් කරයි) ද යන කරුණු අඟහරු වෙත විද්‍යාඥයින්ගේ අවධානය වැඩිකිරීමට හේතු විය. එම කරුණු ඔස්සේ සෞරග්‍රහ මණ්ඩලයේ පෘතුවියට පසු ජීවයක් පැවතීමට ආසන්නතම සහ සුදුසුතම වටපිටාවක් ඇත්තේ අඟහරු ග්‍රහයාගේ බව විද්‍යාඥයින් සිතන්නට විය.

අඟහරු පිළිබඳ ගවේෂණාත්ම මෙහෙයුම් ඉතිහාසය

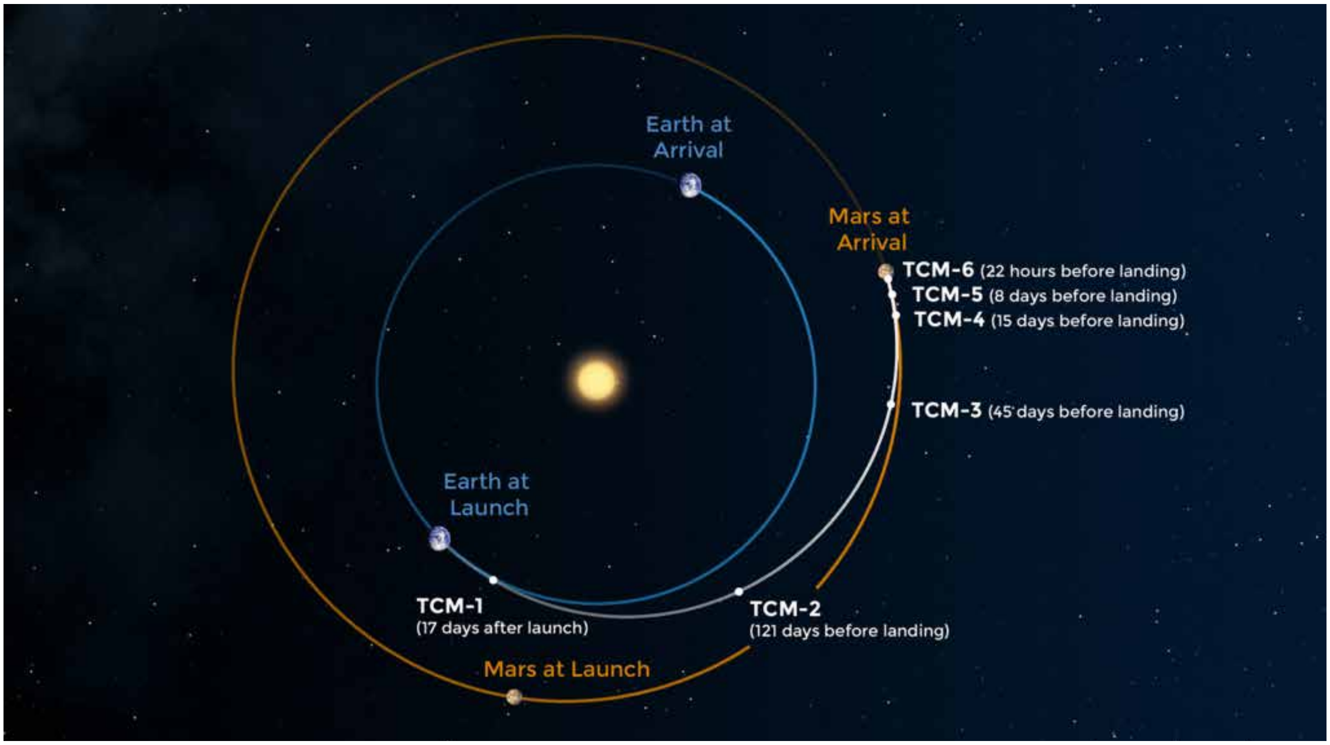
අඟහරු ග්‍රහයාගේ විස්තර ලබාගැනීම සඳහා අභ්‍යවකාශ යානා භාවිතය ආරම්භ වන්නේ මෙයින් දශක හයකට පමන ඉහත සිටය. මුල්ම උත්සාහය දරනු ලැබූ සෝවියට් දේශය 1960 වසරේ ඔක්තෝබර් මස 10 වන දින සිය මුල්ම අභ්‍යවකාශ යානාව IM 01 අඟහරු බලා පිටත්කර හැරීමට කටයුතු කල අතර එහි පැවති තාක්ෂණික ගැටළු කිහිපයක් නිසාවෙන් අපේක්ෂා නොකල අන්දමින් අසාර්ථක විය. පසුකාලීනව ද සිය උත්සාහය අත් නොහල සෝවියට් දේශයත්, අභ්‍යවකාශ ගවේෂණය සඳහාම ඇමරිකානු රජය විසින් ස්ථාපිත කල නාසා ආයතනයත් විටින් විට යානා ගුවන්ගත කල ද ඒ සියල්ලටම අත්වූයේ ඉහත ඉරනම මය. ඉන් නොනවතින නාසා ආයතනය 1964 වසරේ නොවැම්බර් මස 28 දින ගුවන්ගත කල යානාව නිපදවන ලද්දේ තාක්ෂණික වශයෙන් වඩාත් දියුණු කරමිනි. මැරිනර් 4 (Mariner 4) නමින් හඳුන්වන ලද මෙම යානාව සහ Atlas LV-3 Agena-D යන රොකට්ටුව භාවිතයෙන් උඩු ගුවනට මුදා හරින ලදි. මැරිනර් 4 යානාව අඟහරු වෙත ගොඩබෑසීම සිදුකිරීමට තරම්

විද්‍යාඥ සරත් ගුණපාල මහතා

වාසනාවන්ත නොවූවත් 1965 වසරේ ජූලි මස 15 දින එය ආසන්නයටම ගමන් කලේ ය.

මේ අතර සෝවියට් දේශය විසින් 1971 වසරේ මැයි මස 19 වන දින දියත් කල මාර්ස් 2 (Mars 2) යානාව ප්‍රථම වරට සාර්ථකව අඟහරු කක්ෂයට ලඟාවූ අභ්‍යවකාශ යානාවයි. එය එම වසරේ නොවැම්බර් මස 27 වන දින අඟහරු කක්ෂයට කිසිදු බාධාවකින් තොරව ඇතුල් වුව ද ඒ වන විට පැවති අධික ධූලි වලාවන් නිසා මෙහෙයුම් අවාසනාවන්ත ලෙස ආසාර්ථක විය. මේ අතර නාසා ආයතනය විසින් ගුවන්ගත කල මැරිනර් 9 නමැති යානාව ප්‍රථම වරට අඟහරු කක්ෂයට ඇතුල්ව සාර්ථකව නිරීක්ෂණ මෙහෙයුම් සිදුකල යානාව බවට ඉතිහාසයට එක්විය. එය අඟහරු කක්ෂයට 1971 නොවැම්බර් මස 14 වන දින ඇතුළුවී දින 516 ක් සාර්ථකව මෙහෙයුම් සිදුකරන ලදි.

1975 අගෝස්තු 20 වන දින නාසා ආයතනය මගින් Viking 1 යානය Viking 1 Lander ද සමගින් අඟහරු වෙත යවන ලදි. එය මිනිසා විසින් අඟහරු වෙත යවා පතිත කරවන ලද ප්‍රථම යානාව ලෙස ඉතිහාසයට එක් වූ අතර 1976 ජූලි 20 දින Viking 1 Lander යානය Viking 1 වෙතින් වෙන්වී අඟහරු මත සාර්ථකව පතිත විය. එහි දෙවන අදියර ලෙස Viking 2 Lander යානය Viking 2 ද සමගින් ගුවන් ගත කල නාසා ආයතනය 1976 සැප්තැම්බර් මස 03 දින එය ද සාර්ථක ලෙස අඟහරු මත පතිත කරවීය. මෙම යානා දෙකම අඟහරු මත පතිත කරවීම හරහා අඟහරු පෘෂ්ඨය මත ඡායාරූප ලබාගැනීම, එහි පස් නියැදීන් පිරික්සීම, අඟහරු සතු වායුගෝලය අධ්‍යයනය කිරීම වැනි කාරනා නාසා ආයතනයේ බලාපොරොත්තු අතර ඉදිරියෙන්ම විය.



අඟහරු ගවේෂණයේ සුවිශේෂී අවස්ථාවක් ලෙස ශ්‍රීලාංකික අපට ද ආඩම්බරයෙන් කථා කල හැකි කාරණාවක් බවට පත් වන්නේ 1996 දෙසැම්බර් මස 04 දින අඟහරු බලා යවන ලද Mars Path Pinder යානාවත් සමගය. 1997 ජුලි මස 04 වන දින අඟහරු මත සාර්ථකව පතිත කල මෙම යානාවේ රෝවරයේ (අඟහරු පෘෂ්ඨයේ ගමන් කරමින් තොරතුරු ගවේෂණය කරනු ලබන රොබෝ වාහනය) ලේසර් කැමරාව නිපදවන ලද්දේ ශ්‍රීලාංකිකයෙකු විසිනි. නාසා ආයතනයේ සේවය කරන ශ්‍රීලාංකික විද්‍යාඥ සරත් ගුණපාල මහතා මෙම සුවිශේෂී ක්‍රියාව සිදුකරමින් අඟහරු ගවේෂණ වංශකථාවේ ශ්‍රී ලංකාව ද කොටස්කරුවෙකු බවට පත්කලේ ය.

අඟහරු ගවේෂණයේ නවතම Insight මෙහෙයුම

අභ්‍යන්තර ගවේෂණය යන වචන වල ඉංග්‍රීසි භාෂාවේ අරුත පිළිබඳව අවධානය යොමුකරමින් නම් තබන ලද Insight යානය නිපදවා අඟහරු ගවේෂණයට යොමු කිරීමේ මූලික අරමුණ වූයේ එහි පෘෂ්ඨයේ අභ්‍යන්තරික ස්වභාවය නිරීක්ෂණයයි. රතු ග්‍රහයා නිර්මාණය වී වර්ථමානය වන විට වසර බිලියන 4.5 ක් ගතවී ඇති බවට සැලකෙන අතර එහි පෘෂ්ඨයේ අභ්‍යන්තරය පිළිබඳව කරුණු අධ්‍යයනය කෙරෙහි අවධානය යොමුකල ප්‍රථම අවස්ථාව මෙයයි.

එමෙන්ම මෙම අධ්‍යයනය ඔස්සේ අප සෞරග්‍රහ මණ්ඩලයේ ග්‍රහයන් ඇතිවීම පිළිබඳව වැදගත් තොරතුරු බොහොමයක් අනාවරණය කරගන්නට අවස්ථාව සැලසෙන බව නාසා විද්‍යාඥයන්ගේ අදහසයි. ඇට්ලස් V-40 මාදිළියේ රොකට්ටුවක් අධාරයෙන් Insight යානාව 2018 මැයි මස 05 වන දින අඟහරු බලා පිටත් කර හරිනු ලැබූයේ කැලිෆෝනියාවේ වැන්ඩන්බර්ග් ගුවන් හමුදා කඳවුරෙහි පිහිටි රොකට් ගුවන්ගත කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයෙනි. ඇට්ලස් V යනු වර්ථමානයේ පවතින විශාලතම රොකට් බාණ්ඩයයි.

පැයකට කිලෝමීටර 10 000 ක පමන වේගයක් අත්කරගත් Insight යානාව අඟහරු බලා ගමන් ගන්නා මාර්ගයෙහි විද්‍යාඥයින් වෙත පැවරුණ සුවිශේෂී වගකීමක් වූයේ නියමිත වේගය හා දිශානතිය පවතී ද යන්න පිළිබඳව සැලකිලිමත් වීමට සිදුවීමයි. ඒ පිළිබඳව නිරන්තර අවධානයෙන් පසුවූ නාසා විද්‍යාඥයින් හට Insight යානාව අඟහරු බලා යන ගමන් මගේ දී හය වතාවක් එහි දිශාව සහ වේගය නිවැරදි කිරීමට සිදුවිය. මාස හතක කාලයක් මෙසේ ගමන් කල Insight යානාව 2018 නොවැම්බර් මස අඟහරු වෙත සාර්ථකව ලඟා විය. මෙම ගමන් මගෙහි අතිශය වැදගත් කාලය වූයේ අඟහරු පෘෂ්ඨය වෙත ලඟා වන අවසන් සතියක පමන කාලයයි. එහිදී අඟහරු වෙත පතිත විය යුතු වඩාත් සුවදායී ම ගමන් මාර්ගය තෝරා ගැනීම සහ ඒ ඔස්සේ Insight යානාව ගමන් කරවීම නාසා ඉංජිනේරුවරුන් හට තරමක අභියෝගාත්මක කාරණාවක් වූ අතර මේ සඳහා ලොව පුරා නාසා මගින් යොදවා ඇති අභ්‍යවකාශ යානා පද්ධතිය සමග සබඳතා පැවැත්විය හැකි සන්නිවේදන පද්ධතිය වන Deep Space Network හි 34m සහ 70m ඇන්ටනා භාවිත කරමින් එම අභියෝගය ද සාර්ථකව ජයගන්නට අවස්ථාව සලසාගත්හ.

මෙසේ වඩාත් යෝග්‍යතම ගමන් පථය සොයාගැනීමෙන් පසු 2018 නොවැම්බර් 26 දින ඉතා සූක්ෂම ලෙස අඟහරු සතු තුනී වායුගෝලය හරහා ගොස් අඟහරුගේ Elysium Planitia යන සුමුදු පෘෂ්ඨය මත Insight යානාව සාර්ථකව පතිත කරවන්නට නාසා ඉංජිනේරුවරුන් සමත් විය. මෙසේ පතිත වූ Insight යානාව සතු අධි තාක්ෂණික මෙවලම් ඔස්සේ අඟහරු පෘෂ්ඨය විද එහි අභ්‍යන්තර තොරතුරු දීර්ඝ කාලයක් ලබාදීමට නියමිත ය. ඒ ඔස්සේ මෙතෙක් අනාවරණය කර නොගත් අප සෞරග්‍රහ මණ්ඩලයේ බොහෝ සැඟවුන තොරතුරු ලබාගැනීමට අවස්ථාව උදා වනු ඇති බව නාසා විද්‍යාඥයන් පවසති.

නුරංග අදිකාරි
කළමණාකරු (පර්යේෂණ සංවර්ධන සැලසුම්)

එකෙත් මෙතෙක් සිදුවූ බිහිසුනම ගුවන් ඛේදවාචකය

ටෙනරීෆ් ගුවන් අනතුර

දිනය 1977 මාර්තු මස 27 වන දා, ගුවන්සේවාවේ එතෙක් මෙතෙක් සිදුවූ දරුණුතම ඛේදවාචකය සිදුවූ දිනය ලෙස ඉතිහාසයේ සටහන් කරන්නට නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන්සේවයේ සහ ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ B 747 ගුවන් යානා දෙකක ගැටීම හේතු පාදක වූ දිනය යි. මෙම ගුවන්යානා අනතුර සිදුවී වසර 42 කට අධික උවත් තවමත් විටින් විට ඒ පිළිබඳව කථාන්තර කරළියට පැමිනීම සිදුවන්නේ එතරම්ම එය බිහිසුනු සහ අවාසනාවන්ත සිදුවීමක් වූ බැවින් විය හැකි ය.

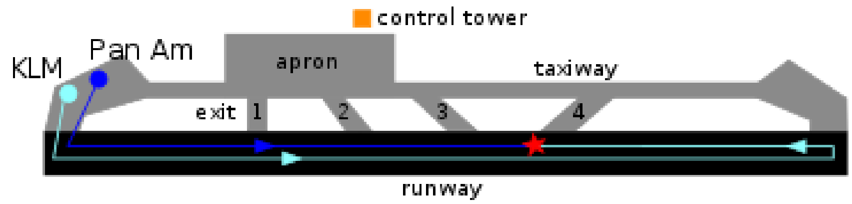
රාජකීය KLM ගුවන්සේවයේ ගුවන් ගමන් අංක 4805 දරන B747-206B ගුවන් යානාව

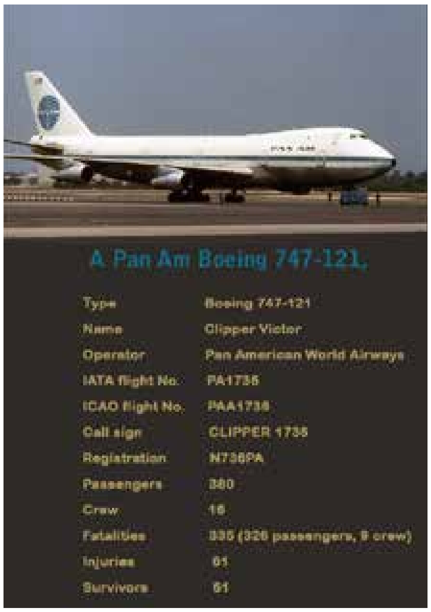
මෙම අනතුරට පාදක වන එක් ගුවන් යානාවක් වන නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන්සේවයේ ගුවන් ගමන් අංක 4805 දරන B747-206B ගුවන් යානාව Holland International Travel Group ආයතනයේ කුලී ගුවන් ගමනක් සඳහා නෙදර්ලන්තයේ ඇම්ස්ටර්ඩෑම් ගුවන්තොටුපොළෙන් පිටත්වන්නේ 1977 මාර්තු මස 27 දිනයි. එහි මගීන් 235 ක් සහ කාර්යමණ්ඩල සාමාජිකයින් 14 ක් සමගින් 249 දෙනෙකු සිටි අතර නියමුවා ලෙසින් 50 වියැති ජාකොබ් සන්ටෙන් ද සහායක නියමු ලෙස 42 හැවිරිදි කලාස් මෙයුර්ස් මෙන්ම ගුවන් ඉංජිනේරුවරයා ලෙස 48 වියැති විලියම් ෂෙරුඩර් ද කටයුතු කල අතර ඔවුන් තම ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන් බව ඔවුන් ගුවන් යානා මෙහෙයවා ඇති ගුවන් පැය ප්‍රමාණය අධ්‍යයනය කල විට අවබෝධ කරගත හැකිය.

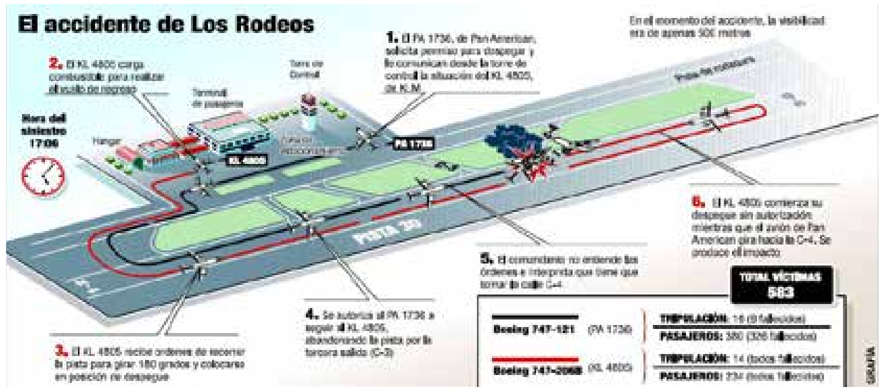
පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ ගුවන් ගමන් අංක 1736 දරන B747-121 ගුවන් යානාව

එදිනම මෙම අනතුරෙහි අනෙක් පාර්ශවකරු වූ අමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ ගුවන් ගමන් අංක 1736 දරන B747-121 ගුවන් යානාව ලොස් ඇන්ජලීස් ගුවන්තොටුපොළින් පිටත්වන්නේ අතරමග නැවතුමක් ලෙස ජෝන් එෆ් කෙනඩි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙ හි ගොඩබැස්සවීමට සැලසුම් කරමිනි. එහිදී මගීන් 14 දෙනෙකු ගුවන් යානාවට ගොඩවන අතර නව ගුවන් කාර්යමණ්ඩලයක් ද යානයේ සේවයට එක්වන්නේ ජෝන් එෆ් කෙනඩි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළෙ හි සිට ගමනාන්තය වන ලොස් ඇන්ජලීස් ගුවන්තොටුපොළ දක්වා පියාසර කිරීමේ අටියෙනි. එසේ නව ගුවන් කාර්යමණ්ඩලයක් යානයේ සේවයට එක්වන්නේ ගුවන්සේවා නීති වලට අනුව සේවා කාලය ඉක්මවූ බැවින් ගුවන් කාර්යමණ්ඩලය විවේක ගැන්විය යුතු නිසාය. දැන් යානයේ මගීන් 380 ක් සහ කාර්යමණ්ඩලය 16 කි. නියමුවා ලෙසින් 56 වියැති වික්ටර් ග්‍රැබ්ස් ද සහායක නියමු ලෙස 39 හැවිරිදි රොබට් බ්‍රැග් මෙන්ම ගුවන් ඉංජිනේරුවරයා ලෙස 46

වියැති ජෝජ් වර්න්ස් ද කටයුතු කල අතර ඔවුන් ද තම ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන් විය. මෙම ගුවන් යානාව 1970 ජනවාරි මස දී ප්‍රථම ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන සිදුකරන ලද අතර එම වසරේ අගෝස්තු මස දී ගුවන් මංකොල්ලයකට ද පාත්‍ර වූවකි. එම සිදුවීම ගුවන්සේවා වාර්තා පොත් අතරට එක්වන්නේ ගුවන් මංකොල්ලයකට හසුවූ ප්‍රථම B 747 ගුවන් යානාව එය ලෙසිනි.







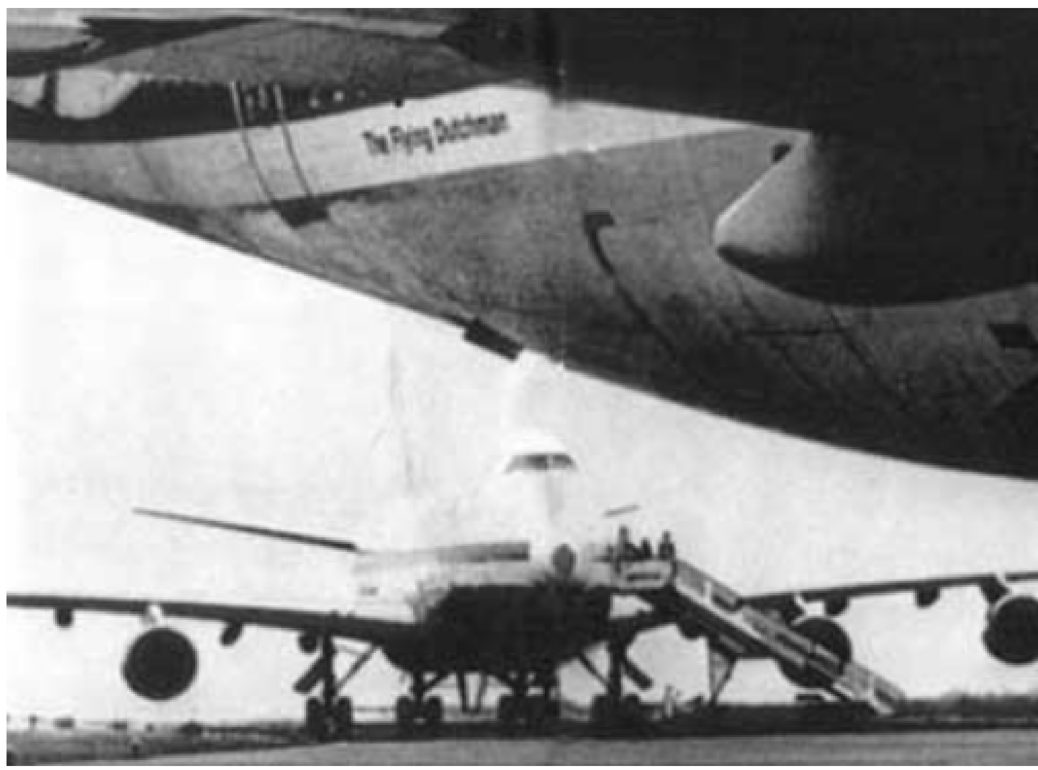
දැන් ගුවන් යානා දෙකම ස්පාඤ්ඤයේ ජෙන් කැනරියා ගුවන්තොටුපොළ බලා පියාසර කරමින් සිටී. මේ අතරවාරයේ ජෙන් කැනරියා ත්‍රස්ත අවධානමකට ලක්වන අතර එහිදී පුපුරා ගිය බෝම්බයකින් වැසියන් 08 දෙනෙකු මිය ගියේ ය. තවත් සුළු වේලාවකින් ගුවන්තොටුපොළ වෙත ලැබුන දුරකථන ඇමතුමකින් කියැවී ඇත්තේ තවත් බෝම්බයක් ගුවන්තොටුපොළ පර්යන්තයේ ඇති බවත් එය පුපුරවා හැරීමට නියමිත බවත් ය. ඒ අනුව වහා ක්‍රියාත්මක වූ ගුවන්සේවා බලධාරීන් ජෙන් කැනරියා වෙත පැමිණෙන සියළු ගුවන් යානා යාබද ලොස් රොඩිස් වෙත හරවා යවන්නට ක්ෂණික තීරණයක් ගනු ලැබීය. ඒ අනුව ක්‍රියාත්මක වූ නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන්සේවයේ සහ ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ ගුවන් නියමුවන් තම යානා ලොස් රොඩිස් වෙත ගමන් කරවනු ලබන අතර පෑන් එම් ගුවන් යානාවට මදක් ගුවනේ රැඳී සිටින ලෙස ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් උපදෙස් දෙනු ලබන්නේ ඒ මොහොත වන විටත් ලොස් රොඩිස් ගුවන්තොටුපොළ කාර්යබහුල වී ඇති බැවිනි. අනතුරුව

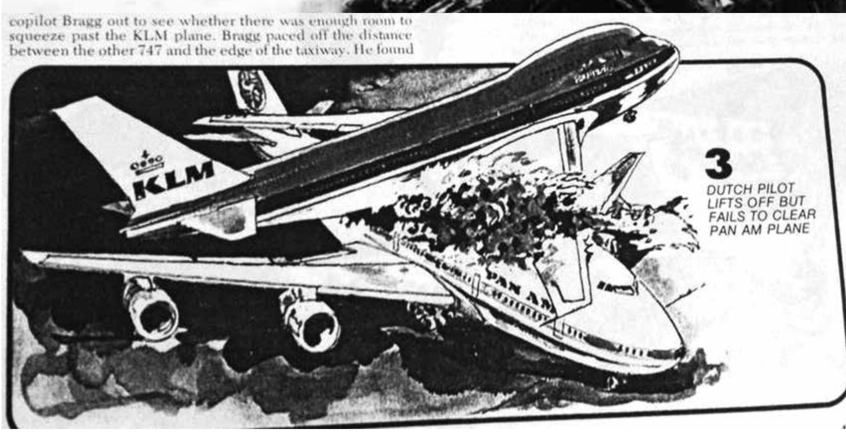
ප්‍රථමයෙන් නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන්සේවයේ B 747 ගුවන්යානාවත් සහ අනතුරුව ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ B 747 ගුවන්යානාවත් ලොස් රොඩීස් ගුවන්තොටුපොළ වෙත සාර්ථකව ගොඩබස්සවනු ලබන අතර තරමක අවහිරතා මධ්‍යයේ ඒවා ගාල් කරනු ලබන්නේ ගුවන්තොටුපොළ විශාලත්වයෙන් ද තරමක් කුඩා වූ බැවිනි.

මේ අතරවාරයේ ජෙන් කැනරියා ගුවන්තොටුපොළ තත්වය තරමක් යහපත් වන අතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත වන බව ගුවන් නියමුවන් හට දැනගන්නට ලැබේ. එසැනින් පිටත් වීමට තීරණය කල ගුවන් නියමුවන්ගෙන් ප්‍රථමයෙන්ම ඉල්ලීම සිදුකල KLM ගුවන්සේවයේ ගුවන් යානාවට ගුවන්යානා ධාවන පථයේ අනෙක් අන්තය දක්වා ධාවන පථය ඔස්සේ ධාවනය කර එම අන්තයෙන් අනෙක් අන්තය දෙසට ගුවන්ගත කරන ලෙසට ගුවන් ගමන් පාලන අංශයෙන් උපදෙස් ලැබින. එමෙන්ම ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ යානාවට අවසර ලැබෙනුයේ ධාවන පථය දිගේ තෙවන ප්‍රවේශ මාර්ග පිවිසුම දක්වා ධාවනය කර ඉන් ඉවත්ව ප්‍රවේශ මාර්ගයට පිවිසී එහි අන්තයෙන් යළිත් ධාවන පථයට පිවිසෙන ලෙසය.

කෙසේවෙතත් ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ නියමුවා තෙවන ප්‍රවේශ මාර්ගයෙන් ඉවත්වීම අතපසු වී ධාවන පථයේ අනෙක් අන්තය දෙසට ධාවනය කරන්නට වූයේ අවාසනාව තවත් ආසන්න කරවමිනි. ඒ වන විට ගුවන්තොටුපොළ අවට කාලගුණික තත්වය තරමක් අයහපත් ව තිබූ අතර අවාසනාවකට මෙන් තද මීදුම් තත්වයක් ද හටගෙන තිබිණ. ඒ වන විටත් KLM ගුවන් යානාව ධාවන පථයේ අන්තයේ ගුවන්ගත කිරීමට සූදානම් වන්නේ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්ගේ අවසරය ද අපේක්ෂාවෙනි. ඒ වන විටත් නියමුවා සිතන්නට ඇත්තේ ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ යානාව ධාවන පථයෙන් ඉවත්ව ප්‍රවේෂ මාර්ග පිවිසුමෙන් ගමන් කරනු ඇති බව විය හැකිය. ඇමරිකානු පෑන් එම් ගුවන්සේවයේ නියමුවාට ණබඑ ගුවන් යානාව පිළිබඳව දැඩි මීදුම් තත්වය හේතුවෙන් දර්ශණය නොවීය.

අවාසනාවන්ත ලෙස සියල්ල සිදුවෙමින් තිබිණ. KLM ගුවන් යානාවේ සහායක නියමු රොබට් පාලක කුළුණ හා සන්නිවේදනය අරඹනුයේ ගුවන්ගත වීමට





අවසර ලබාගැනීමේ අටියෙනි. නියමුවන් දැඩි වෙහෙසකරව සිටියා ද විය හැකිය. රොබට් සහ පාලකවරුන් අතර කථාබහේ දී ප්‍රධාන නියමු වික්ටර් ද කඩින් කඩ එම දෙබස් වල කොටස් ශ්‍රවණය කරන්නේ ඒ නිසාවෙන් විය යුතුය. ඒ අතරවාරයේ නියමු වික්ටර් යානාව ගුවන්ගත කිරීමට තීරණය කරනුයේ එවන් දෙබස් කොටසකින් කියැවුන වචනයක් නිසාවෙනි. නමුත් ඇත්තටම පාලකවරුන් පවසා ඇත්තේ ගුවන්ගත කිරීමට සූදානම් වන ලෙසත් අනුමැතිය ලබාදීමට නැවත සම්බන්ධ වන බවත් ය.

ගතවන්නේ නිමේෂයකි යානා දෙක එකිනෙක මුහුණට මුහුණ එකම ධාවන පථයේ පැමිනෙන බව නියමුවන් දකිනුයේ සියල්ල අවාසනාවන්ත ලෙස නිමවීමට නිමේෂයක් තිබිය දී ය. KLM නියමුවන් ධාවන වේගය අඩාල කරන්නටත්, පැන් එම් නියමුවන් යානාව ධාවන රේඛාවෙන් ඉවතට ගන්නටත් දැඩි පර්ශ්‍රමයන් යෙදුව ද සියල්ල අසාර්ථක වන්නේ ගුවන්ගත කිරීමේ අපේක්ෂාවෙන් ධාවන පථයේ වේගයෙන් ඉදිරියට ධාවනය වූ KLM ගුවන් යානාව හා ප්‍රවේශ වෙමින් තිබූ පැන් එම් ගුවන් යානාව මුහුණට මුහුණලා එකිනෙක ගැටීමෙනි. ගැටීමෙන් යානා දෙකටම දැඩිලෙස හානි සිදුවිය.

අනතුර හේතුවෙන් KLM ගුවන් යානාවේ මගීන් සහ කාර්යමණ්ඩලයේ සියළු දෙනාම එනම් 248 දෙනාම ජීවිතක්ෂයට පත් විය. එමෙන්ම පැන් එම් යානාවේ සිටි මගීන් 380 සහ කාර්යමණ්ඩලයේ 16 දෙනා අතරින් 335 දෙනෙකුම ජීවිතක්ෂයට පත්වූ අතර දිවි ගලවාගත් 61 දෙනා අතර මගීන් 52 ක් සහ කාර්යමණ්ඩලයේ 09 දෙනෙකු ඇතුලත් විය. දිවිගලවාගත් සියල්ලෝම තුවාල ලබා තිබිණ. එම යානාවේ නියමුකුටියේ සිටි ප්‍රධාන නියමු වික්ටර් ග්‍රැබ්ස් ද සහායක නියමු රොබට් බ්‍රැග් මෙන්ම ගුවන් ඉංජිනේරු ජෝජ් වර්න්ස් ද දිවිගලවා ගත් පිරිස අතර විය. තවත් සුවිශේෂී සිද්ධියක් වන්නේ බොහෝ අවස්ථාවල ගුවන් අනතුරු සිදුවන්නේ එක් යානාවක හටගත් කාර්මික දෝශයක්, බාහිර බලපෑමක් වැනි කාරනාවක් නිසා වන නමුත් යානා දෙකක් මුහුණට මුහුණ ලා ගැටී අනතුරු සිදුවන අවස්ථා බොහෝ විරල වීමයි.

එමෙන්ම තවත් සුවිශේෂී සිදුවීමක් වන්නේ KLM ගුවන් යානාවේ මගීන් සිටි මගීන් 235 අතරින් එක් මගී කාන්තාවක ටෙනරීෆ් (ජෙන් කැනෙරියා) වෙත යානාව ගොඩබෑස්සවූ පසු මගීන් පර්යන්තය වෙත රැගෙන යන ලද අවස්ථාවේ යලිත් යානාවට ගොඩවීම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත්තේ ඇගේ ඥාතියෙකු එම ප්‍රදේශයේ වෙසෙන බැවින් එහි යාමට අවශ්‍ය බව පවසමිනි. ඒ හේතුවෙන් මගීන් 234 ක් KLM ගුවන් යානාවේ වූ අතර එම කාන්තාව පමනක් දිවිගලවා ගන්නා ලදි. එමෙන්ම KLM ගුවන් නියමුවන් අමතර ඉන්දන ලබාගැනීමට තීරණය කිරීම හා යානාවෙන් ඉවත් කල මගීන් අතරින් කිහිපදෙනෙකු සොයාගැනීමට තරමක වේලාවක් ගතවීම සිදුනොවූයේ නම් ඇතැම් විට මෙම අවාසනාවන්ත අනතුර නොවන්නට ද ඉඩ තිබුණු බව වාර්තා වල සටහන් වේ.

ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයේ ලොමු දැහැගන්වන ගුවන් සැරිය

ෆ්ලයිට් 961

(Ethiopian Airlines Flight 961)

ඉතියෝපියානු ගුවන්සේවය පිළිබඳව මෙම කාලවකවානුවේ බොහෝ දෙනෙකු කථාබහ කරමින් සිටී එයට හේතුව වන්නේ පසුගිය එම ගුවන්සේවයට අයත් බෝයිං 737max මාදිළියේ ගුවන් යානාවක් අනතුරට පත්වීමෙන් එහි ගමන් ගත් සියළු දෙනා ජීවිතක්ෂයට පත්වීමත් සමගයි. ඉතින් අද අපි ඔබට කරුණු කියන්නේ ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයට අයත් බෝයිං 767 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් මංකොල්ල කරුවන්ගේ ග්‍රහණයට හසුව අනතුරට ලක්වූ ආකාරයයි. ඇතැම් විට එම සිද්ධිය ඔබ මෙයට පෙර අවස්ථාවක දී වීඩියෝවකින් දැක ඇති. මෙම අනතුරු සිදු විට ඒ අසල සිටි කාන්තාවක් විසින් ගුවන් යානය අනතුරට ලක් වීම විඩියෝ කර ඇති අතර ඇය සිතා සිටියේ තමන් නැවතී සිටි හෝටලයෙන් ගුවන් යානා සන්දර්ශණයක් එහි සංචාරකයින් වෙනුවෙන් පවත් වන බවයි.

ඒ 1996 නොවැම්බර් මස 23 වන දිනයයි. ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයට අයත් බෝයිං 767 වර්ගයේ ගුවන් යානය ඉතියෝපියාවේ අඩිස් අබාබා නුවර සිට කෙන්යාවේ නයිරෝබි වෙත ගමන් කරමින් තිබිණ. මගීන් 163 ක් සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ 12 දෙනෙක් ගුවන් යානයේ ගමන් කරමින් සිටියහ. මෙම සියළු දෙනා ගත් කල ජාතීන් 35 කට අයත් විය. ග්‍රිනිච් වේලාවෙන් උදෑසන 11 පසු වී මිනිත්තු 20 ක් වන විට ගුවන් නියමුවෙකු අත් දකින අප්‍රසන්නම කරුණු වලින් එකක් යානය තුළ ආරම්භ විය. ඒ තරුණ ඉතියෝපියානු ජාතිකයින් තිදෙනෙක් විසින් යානය ගුවනේ දී පැහැර ගැනීමයි. ගුවන් ගමන ආරම්භ වී මිනිත්තු 20 ක් පමණ ගත වන විට මෙම තරුණ ඉතියෝපියානු ජාතිකයින් තිදෙනා ගුවන් යානයේ පසු පස සිට නියමු කුටිය දෙසට ගමන් කළහ. යානය ගුවන් ගත වීමට ප්‍රථම ඔවුන්ගෙන් දෙදෙනෙක් යානයේ වැසිකිලි වල සිටින්නට ඇතැයි පසුව සැක කෙරිණ. එක් අයෙක් ගුවන් යානයේ මැදීන් නියමු කුටිය වෙත දිවයන අතර නොදන්නා අපැහැදිලි භාෂාවකින් කෑ ගසමින් සිටියේය. ඒ විගසම ඔහුගේ සගයින් දෙදෙනාත් ඔවුන් පසුපස දිව ආහ. වයස අවුරුදු 20ත් 30 ත් අතර වූ ඔවුන් එතරම් පළපුරුද්දක් නොමැති මානසිකව ඇද වැටී සිටි සහ මත් ද්‍රව්‍ය භාවිතා කළ අය බව හැසිරීමෙන් පැහැදිලි විය. ඉතා මැනවින් රැවුල බා බටහිර පන්නයේ ඇඳුම් හැඳ පැළඳ සිටි ඔවුන්ගේ එක් අයෙක් මුහුණ වැහෙන සේ තොප්පියක් ද පැළඳ සිටියේය.

ඔවුන් නියමු කුටිය වෙත පැමිණෙන විට අයෙක් හෝ දෙදෙනෙක් ඔවුන්ගේ මග අවහිර කළද ඔවුන් නියමු කුටියට ඇතුළු වීමට සමත් විය. විනාඩි 15 කට පමණ පසු සහාය නියමුවාට පහර දී ඔහු නියමු කුටියෙන් ඉවත් කරනු ලැබිණ. ගිනි නිවන උපකරණයකින් සහ ගිනි නිවීමේ දී යම් යම් දේ බිඳීමට භාවිතා කරන පොරවකින් සන්නද්ධ වී සිටි ඔවුන් ගුවන් යානය බෝම්බයකින් පුපුරුවා හරින බවට තර්ජනය කළහ. පසුව ඔවුන් යානයේ අභ්‍යන්තර ඇමතුම් පද්ධතිය තුළින් ඉතියෝපියානු භාෂාවෙන් ප්‍රංශ භාෂාවෙන් සහ කැඩුණ ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් අමතමින් සඳහන් කලේ ඔවුන් ඉතියෝපියානු රජයට විරුද්ධ බවත් ඕස්ට්‍රේලියාවේ දේශපාලන රැකවරණ ඉල්ලන බව සහ ළඟක දී සිරගතව නිදහස ලැබූ බවයි. ඒ වගේම ඔවුන් යානයේ මඟ වෙනස්

කරන බවත් එය විරුද්ධ වුවහොත් යානය පුපුරුවාහරිණ බවත් සඳහන් කළහ. පසුව අණාවරනය වූ පරිදි ඔවුන් සතු වූ "බෝම්බය" යනු ආවරණයක දැවටූ මත් පැන් බෝතලයක් බවයි.

කොල්ලකරුවන් අඩි 39000 ක ඉහළ දී නියමුවාට පවසා තිබුනේ ගුවන් යානය ඕස්ට්‍රේලියාව කරා පියාසර කරවන ලෙසත් මෙම ගුවන් යානයට පැය 11 ක් ගමන් කළ හැකි බව තමන් දන්නා බවත් ය. කෙසේ වෙතත් මෙම අවස්ථාවේ නියමුවා විසින් කරුණු පහද දීමට උත්සාහ කළ අතර මෙම ගමන සඳහා අවශ්‍ය ඉන්ධන නොමැති බව මෙම තරුණයින් ඔහු විසින් පැහැදිලි කර ඇත. ඒ වන විටත් යානයේ ඉන්ධන අවසන් වෙමින් පැවතින.

එක් කොල්ලකරුවෙක් පිටත රැඳී සිටින අතර තුර අනෙක් දෙදෙනා නියමු කුටිය තුළ රැඳී සිටියහ. පැය හතරක් පමණ වූ මෙම අප්‍රසන්න කාර්යාවලියේ දී කොල්ලකරුවන් නියමු කුටිය හා ඒ ආශ්‍රිත කලාපය කලබලයකින් තොරව පවත්වා ගැනීමට කැමති වූ අතර ගුවන් යානයේ අනෙක් කොටස් වලට ඔවුන් කිසි විටකත් නොපැමිණිය හ. සමහර අවස්ථාවල නියමු කුටියේ සිටි දෙදෙනා පිටත සිටි පුද්ගලයා සමග ද කථා කළහ. මෙම කොල්ලකරුවන් අනෙක් මගීන් පිළිබඳව කිසිදු උනන්දුවක් නොදැක් වූහ. මගීන් සමග ඔවුන් කිසිදු සම්බන්ධයක් නොපැත් වූ අතර ගුවන් ගමන් බලපත්‍ර හෝ වෙනත් කිසි දෙයක් ලබා ගැනීමට හෝ උනන්දුවක් නොදැක් වූහ. මෙම කොල්ලකෑම අසාමාන්‍ය වූ අතර මගීන්ට එතරම් එය නොදැණින. ඔවුන් සාමාන්‍ය පරිදි ආහාර ගැනීම නිදාගැනීමය පොත්පත් කියවීම වැනි දේ සිදු කරමින් සිටියහ.

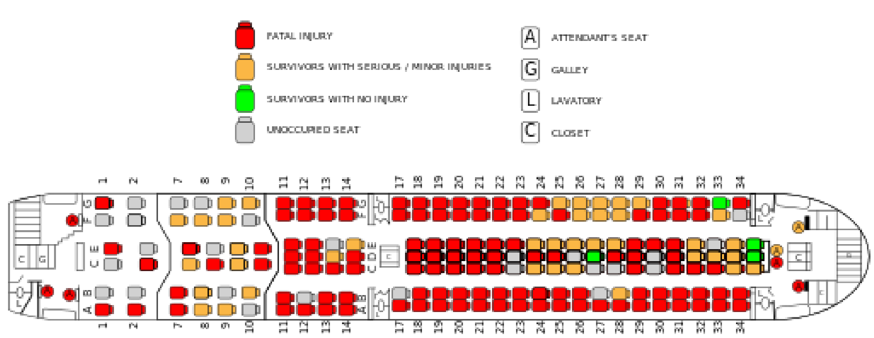
මෙම කොල්ලකරුවන් සූදානමක් නොමැති අයලෙස මගීන්ට හැගිණ. මගීන්ගේ මතය වූයේ කොල්ලකරුවන් යානය පිපිරවීමට ඉඩ ඇති බැවින් ගුවන් යානය ගොඩ බැමෙන් පසුව සිදු කරනවාට වඩා ගුවනේ දී මෙම කොල්ලකරුවන් සමග ගැටීම එතරම් සුදුසු නොවන බවයි.සමහර මගීන් අදහස් කර තිබුනේ ගුවන් යානය ඉන්ධන ලබා ගැනීමට නැවැත් වූ පසු හිදිසි දොරටුවලින් යානයෙන් පිටතට පලා යාමටයි. කෙසේ වෙතත් කොල්කරුවන් සහ නියමුවන් අතර ඇති වූ සංවාදයත් යානයේ ගමන් දිශාව සහ යානයේ ඉන්ධන අඩුවෙමින් පැවති බවත් මගීන් නොදැන සිටියහ. ඔවුන් සිතා සිටියේ

යානය නැගෙනහිර සයරය (Zaire) දෙසට ගමන් කරන බවකි.

කොල්ලකරුවන්ගේ උපදෙස් අනුව ඉන්දියන් සාගරය මතින් නැගෙනහිර දෙසින් ඕස්ට්‍රේලියාව දෙසට පදවනවා වෙනුවට ගුවන් නියමුවා විසින් යානය අප්‍රිකාවේ නැගෙනහිර වෙරළ දිගේ දකුණු දෙසට පදවමින් සිටියේය. ගුවන් ගමන ආරම්භ වී පැය තුනහමාරක් ගත වන විට යානය අඩි 39000 සිට 25000 දක්වා පහතට හෙලමින් ගුවන් යානයේ ඉන්ධන අවසන් වීම නිසා එක් එන්ජිමක් ක්‍රියා විරහිත විය. ගුවන් නියමුවා කොල්ලකරුවන්ගේ උපදෙස් පිළිපැද නොමැති බව දැනගත් කොල්ලකරුවන් කලහකාරි ලෙස හැසිරීමට පටන් ගත් අතර බොහෝ දෙනෙකු සිතුවේ ඔවුන් විසින් යානය පුපුරුවා හරිනු ඇතැයි කියාය. මේ අවස්ථාවේ ගුවන් නියමුවා විසින් පළමු වරට මගීන් අමතමින් කියා සිටියේ යානයේ ඉන්ධන අවසන් වෙමින් පවතින බවත් එක් එන්ජිමක් දැනටමත් ක්‍රියා විරහිත වී ඇති බවත්ය. ඔහු තවදුරටත් සඳහන් කලේ කලබල නොමැතිව ඉන්නා ලෙසත් හදිසි ගොඩබෑමකට සූදානම් වන ලෙසත්ය. එසේම ජීවිත ආරක්ෂක කබා වලට හුළං පිරවීමෙන් වැලකී සිටින ලෙස ත් දැනුම් දෙන ලදී.

මෙම දැනුම් දීමත් සමගම සාමකාමීව සිටි මගීන් නොසන්සුන් වන්නට විය. මුලින්ම ව්‍යාපාරික පන්තියේ මගියෙකු විසින් ජීවිත ආරක්ෂක කබා සොයන්නට විය. කලබල වූ අනෙක් මගීන් අස්වසන්නට ගුවන් සේවිකාවන් උත්සාහ දරන අතරතුර පෙර කී මගියා විසින් ජීවිත ආරක්ෂක කබා සොයාගත් අතර ඔහු විසින් ඒවා බෙදා දෙන ලදී.

ගුවන් යානය දිගටම පහළට ගමන් කිරීම සිදු වූ අතර සෙළවීමට පටන් ගැණින. මගීන් කීප දෙනෙකු විසින් කොල්ලකරුවන් ට අභියෝග කිරීමට උත්සාහ කලද අනෙක් මගීන් විසින් එසේ නොකරන ලෙස ආයාචනය කෙරිණ. මෙම කාලසීමාවේ දී බොහෝ වේලාවක් ගන්නා ලද්දේ ජීවිතාරක්ෂක කබා පලදින ආකාරය දැනුවත් කිරීමටයි. කෙසේ වෙතත් ගුවන් සේවිකාවන්ගේ උපදෙස් නොතකා මගීන් විසින් ජීවිතාරක්ෂක කබා වලට හුළං පිරවීම ආරම්භ කරන ලදී. (සාමාන්‍ය උපසෙ වන්නේ වතුරට වැටුන පසු ගුවන් යානයෙන් පිටතට පැමිණ එසේ කරන ලෙසයි. මන්ද හුලං පිරවූ කබා සමග යානයෙන් පිටතට පැමිණීම අපහසු බැවිනි.)



පළමු දැනුම් දීමෙන් පසුව නියමුවා විසින් ඉතා ඉක්මනින් දෙවන සහ අවසාන දැනුම් දීමත් සිදු කරමින් මගීන්ට දැනුම් දෙන ලද්දේ හදිසි ගොඩ බැසීමකට සූදානම් වන ලෙසයි.ඉදිරියට නැමී හිස පහතට කර ගෙන සිටින ලෙස මගීන් ට දැනුම් දෙන ලදී.

මෙම දැනුම් දීමත් සමග යළිත් මගීන් නොසන්සුන් වන්නට විය. මේ අවස්ථාවේ දී ද මහත ශරීරයක් ඇති මගියෙකු කොල්ලකරුවන්ට පහර දී යටත් කර ගනිමු යැයි යෝජනා කළද අනෙක් මගීන් යළිත් වරක් එය ප්‍රතික්ෂේප කරන ලද්දේ කොල්ලකරුවන් යම් පිපිරීමක් සිදු කරනු ලැබුවහොත් එය සියළු මගීන් අනතුරකට ලක් කිරීමක් විය හැකි බවයි. නියමුවා තව දුරටත් සඳහන් කරන ලද්දේ කොල්ලකරුවන් මතක තබා ගන්නා ලෙසත් හදිසියේ පසු අවස්ථාවක දී ඔවුන් හඳුනා ගැනීමට එය උපකාරී වනු ඇති බවත්ය. මේ අවස්ථාව වන විට ගුවන් යානයේ ඉන්ධන තව දුරටත් අඩු වෙමින් පැවති අතර දෙවන එන්ජිමද ක්‍රියා විරහිත විය. ගුවන් යානය ක්‍රමයෙන් පහළට එමින් තිබිණ. විදුලිය ක්‍රියා විරහිත වී තිබූ යානය අඳුරේ ගිලී තිබිණ. ගුවන් යානය කෙමොරොස් දිවයින දෙසට ගමන් කරමින් තිබිණ. කොමොරෝ හි "මොරෝනි" ගුවන් තොටුපලට ගොඩ බෑමට නියමුවාට අවසර දී තිබුණ මුත් ඒ වෙත ළඟා වීමට යානයට නොහැකි බව ඔහු දැන සිටියේය. ඔහු යානය "ගලවා" සංචාරක නිකේතනය අසල මුහුදට ගොඩ බෑමට උත්සාහ කරමින් සිටියේය.

මේ අවස්ථාව වන විට කොල්ලකරුවන් ඔවුන්ගේ උත්සාහය අසාර්ථක බව තේරුම් ගෙන සිටි අතර යානයේ මෙහෙයුම් උපකරණ හැසිරවීමට උත්සාහ කළහ. ඔවුන් උත්සාහ කරන ලද්දේ යානය "ගලවා" හෝටලයට කඩා වැටීමට සලස්වා කොල්ලකෑම මරාගෙන මැරෙන මෙහෙයුමක් බවට පත් කිරීමටයි. ගුවන් යානයේ නියමු කුටියේ පැවති කළහකාරී තත්වය පිළිබඳව පැහැදිලි වන්නේ ගුවන් යානය ගොඩ බැස්සවීමකදී පහතට හෙලන පියාපත් වල තිබෙන "ෆ්ලැප්ස්" එසේ පහතට නොහෙළා පැයට කිලෝමීටර් 200 ක පමණ වේලයෙන් ගුවනේ පාවී යාම නිසාය. කෙසේ වෙතත් මේ ආකාරයට ගුවන් යානය මුහුද වෙත සමීප වෙමින් පැවතිණ. අවසානයේ දී ගුවන් යානයේ එක් පියාපතක අග කොටස මුහුද තුළට කිඳා බැසීම නිසා ඇතිවූ අසාමාන්‍ය තත්වය හේතුවෙන් යානය කැබලි 3 කට කැඩී බිඳී ගියේය.

"ගලවා" හෝටලයට යාර 500 ක් පමණ දුරින් මෙම අනතුර සිදු වූ අතර "මොරෝනි" ගුවන් තොටුපලට තිබුනේ කිලෝමීටර් 16 ක දුරකි. 175 ක් වූ මගීන් සහ කාර්ය මණ්ඩලයෙන් 123 දෙනකු මෙම අනතුරින් ජීවිතක්ෂයට පත්විය. දිවි ගලවා ගත් බොහෝ දෙනෙකු පාවෙමින් තිබූ ගුවන් යානයේ බඳ කොටසේ එල්ලී සිටියහ. යානයේ පසුපස කොටස දියේ ගිලී ගියේය. බොහෝ දෙනකු ජීවිතක්ෂයට පත් වී තිබුනේ සෘජුවම ගුවන් අනතුර හේතුවෙනි. සමහරක් මියගොස් තිබුනේ පිම්බී තිබූ ජීවිතාරක්ෂක කබා නිසා යානය තුල හිරවීමෙනි. නියමුවා සහ සහායක නියමුවා දිවි ගලවාගත්තවුන් අතර සිටි මුත් කොල්ලකරුවන් ජීවිතක්ෂයට පත් විය. මුල් අවස්ථාවේදී සැකකරුවන් දෙනෙකු පිළිබඳ අවධානය යොමු වූ මුත් පසුව ඔවුන් කොල්ලකරුවන් ලෙස හඳුනා ගැනීමට ජීවත්ව සිටි මගීන්ට නොහැකි විය. ඒ නිසා ඔවුන් නිදහස් විය.

බෝට්ටු සහ යාත්‍රා කිහිපයක් අසල වූ හෝටලයෙන් අනතුරු සිදු වූ ස්ථානයට යවන ලදී. හෝටලයේ විවෘත භෝජන ශාලාව හදිසි ප්‍රතිකාර සහ උපකාරක සේවා මධ්‍යස්ථානයක් බවට පත් කරන ලද අතර සංචාරයක් සඳහා පැමිණි ප්‍රංශ සහ දකුණු අප්‍රිකානු වෛද්‍යවරුන් දස දෙනෙක් මෙහි සේවය සඳහා යොදවන ලදී. රෝගීන් පසුව "මොරෝනි" රෝහල වෙත මාරු කරන ලදී. ඉතිරි වූ මගීන් සහ ගුවන් යානයේ ඉතිරි වූ කොටස් කොල්ල කෑම ද සමහර දේශීය පුද්ගලයින් විසින් කරන ලදී.

103	OMAR/MOHAMMED	SOMALI	21A
104	KANAGARATNAM/T	SRI LANKAN	31G
105	KANDIAH/TCHUR	SRI LANKAN	25A
106	SELLATAMBY/C	SRI LANKAN	22E
107	SENIVASAR/A	SRI LANKAN	24A
108	SENIVASAR/P	SRI LANKAN	19G
109	THANGAVELU/A	SRI LANKAN	31A
110	PARAMALINGAM/S	SRI LANKAN	30G
111	BALAKRISHNAN/S	SRI LANKAN	30F
112	NALLANATHAN/I	SRI LANKAN	17E
113	FRITZ/EVA	SWEDISH	26A

මෙම ගුවන් අනතුරු ඉතිහාසයේ වාර්තා වන මාරාන්තික පැහැර ගැනීම් වලින් එකකි. 1990 සිට 1995 දක්වා කාල සීමාවේ දී දේශපාලන රැකවරණ සහ දුප්පත්කමින් මිදී රටින් පළා යාම අරමුණු කරගත් මෙවන් ගුවන් යානා කොල්ල කෑම් 10 ක් ඉතියෝපියාවෙන් වාර්තා වී ඇත. මෙම කොල්ලකෑම් සියල්ලෙන්ම එක් තුවාල සිදු වීමක් වාර්තා වී ඇති අතර සියළු ම කොල්ලකරුවන් යටත් කර ගනිමින් ආරක්ෂා සහිතව ගුවන් ගමන් සිදු කිරීමට හැකියාව ලැබී ඇත. මේ කාල සීමාව තුල එම කලාපයේ සිවිල් ගුවන් සේවය ඉතා බරපතල අනතුරුදායක තත්වයකට මුහුණ දුන් අතර ඉතාමත් අභියෝගාත්මක කාලයක් විය. ඒ වගේම සෑම අවස්ථාවක දීම කොල්ලකරුවන් විසින් වෙනස් ක්‍රමවේද භාවිතා කිරීම නිසා තත්වය තවත් අසීරු තත්වයකට පත් විය. මෙම අනතුරෙහි තවත් වැදගත් කරුණක් වනුයේ ශ්‍රී ලාංකිකයින් 9 දෙනෙකු ද මෙම අනතුරින් ජීවිතක්ෂයට පත් වීමයි. ද්‍රවිඩ ජාතිකයින් වන මොවුන් ඉන්දියාවේ මුම්බායි සිට ගමන් ආරම්භ කර ඇත. මොවුන් සම්බන්ධ වැඩිදුර තොරතුරු හමු වූයේ නැත.

ඉෂාර ගුණවර්ධන

කළමණාකරු - ගුවන් සේවා හා ප්‍රවාහන හිමිකම්

MUSEUM OF FLIGHT FOUNDATION/CORBIS/GETTY

ගුවන් යානාවට පසුපසින් ඇඳෙන රේඛාව ගැන තොරතුරු දැනගනිමු

CONDENSATION TRAILS

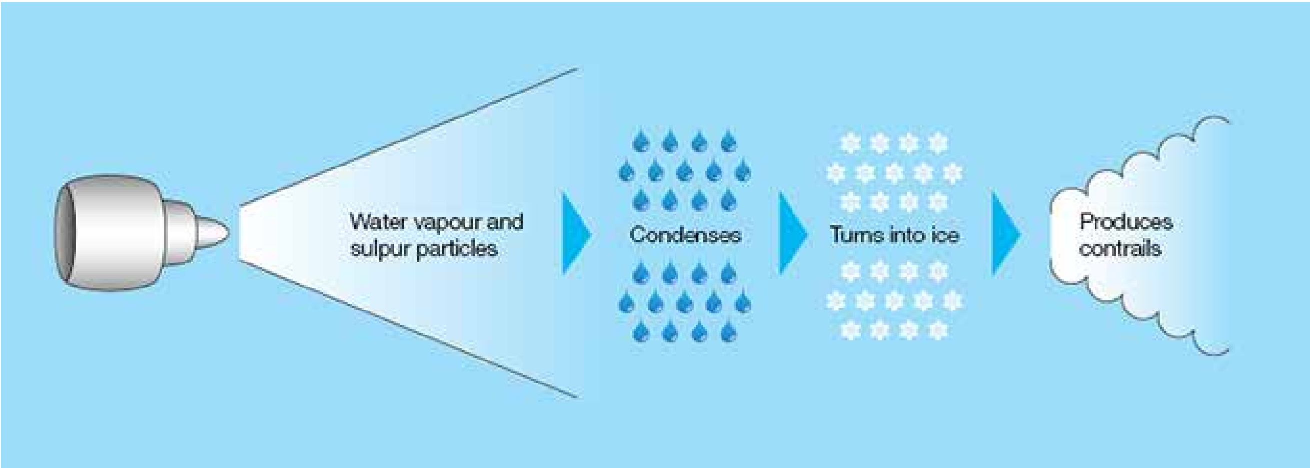
ගුවන්යානා පියාසර කරන අවස්ථාවලදී එය ගමන් කරන මාර්ගය ඔස්සේ සුදු පැහැයෙන් යුත් රේඛාවක් ඇඳෙනවා ඔබ දැක ඇති. එය ඔබ විතරක් නොබලා අනෙක් අයටත් විමතියෙන් යුතුව ඔබ පෙන්වලත් ඇති. ඒම සිදුවීම හා බැඳුන ගැටළු බොහොමයක් ඔබේ සිතට එන්න ඇති කියල අපට සිතුනෙ ගුවන්සර ට එන ලිපි අතර සැලකිය යුතු ලිපි ප්‍රමානයක එම සංසිද්ධිය පිළිබඳව විමසීම් කර තිබූ නිසයි . එය විශේෂ යානාවක් ද? ඇයි හැම ගුවන් යානාවකින් ම ඒ විදියට දුමාරයක් පිටවෙන්නේ නැත්තෙ ? ඇයි එම රේඛාව සුදු පැහැයට පමනක් ඇතිවන්නේ ? මේ වගේ ගැටළු ඔබට මතු වන්නට ඇති.

ඉතින් මෑතක සිට ගුවන්සර අප ආරම්භ කලා, පාඨක ඔබ විසින් යොමුකරන ලද පැන සඳහා පිළිතුරු ලබාදීමේ ලිපි මාලාවක්, ඒ යටතේ ගුවන් යානාවක් හදිසි ගොඩබස්සවන්නේ කොහොමද යන කාරනාව සහ යුධ ගුවන් යානාවක අනතුරක් සිදුවන අවස්ථාවක දී එහි නියමුවා ස්වයංක්‍රීයව ඉවත්වන ආකාරය වැනි කරුණු පසුගිය කලාපවලින් අප සාකච්ඡා කලා. ඉතින් ඔබ විසින් පසුකාලයේ යොමුකර තිබූ ගැටළු අතර ගුවන් යානාවක් ගුවන් ගමනක් සිදුකරන අතරතුර ඇතිවන වලාකුලක් බඳු රේඛාව පිළිබඳව බොහෝ පාඨක පිරිසක් දැනුවත් කරන ලෙස ඉල්ලීම් කර තිබූ අතර එය සැලකිල්ලට ගනිමින් ඒ පිළිබඳව සටහනක් මෙවර කලාපයෙන් තබන්නට අප තීරණය කලා.

අපි ප්‍රථමයෙන්ම බලමු මොකක් ද මේ සංසිද්ධිය කියල, ගුවන්යානාවක් මෙහෙයුමක් සිදු කරන අතරතුර එයට පිටුපසින් දිවෙන මෙම සුදු පැහැති වලාකුලක් බඳු සිහින් රේඛාව හෝ සමාන්තර රේඛා ගුවන්සේවාවේ දී හඳුන්වනු ලබන්නේ Condensation Trails (සංඝනන පියමන් රේඛා) ලෙසයි. එමෙන්ම මෙය Contrails ලෙස ද ඇතැම් අවස්ථාවල දී ඔබට අසන්නට ලැබේවි. ඔබ විද්‍යා විෂයට උගත් සිද්ධාන්ත වන වාතයේ ආර්ද්‍රතාවය හෙවත් වාතයේ ජලවාෂ්ප සාන්ද්‍රණය සහ තුෂාරාංකය වැනි දේ අප සාකච්ඡා කිරීමට බලාපෙරොත්තු වන සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානයට බෙහෙවින් මහෝපකාරී වනවා කීවොත් ඇතැම් විට ඔබ මවිතයට පත්වේවි.

ඉතින් අපි සියල්ලට කලින් මෙම සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානයට මහෝපකාරී වන විද්‍යාත්මක කරුණු පිළිබඳව සුළුවෙන් පැහැදිලි කිරීමක් ලබාගනිමු. මන්ද එය වඩාත් මහෝපකාරී වේවි මෙම කරුණු කාරනා ඔබට පහසුවෙන් තේරුම් ගන්න.

නියත උෂ්ණත්වයක දී වායුගෝලයට දරාසිටීමට හැකි ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණයක් තියෙනවා. එම ප්‍රමානය අප අවට උෂණත්වයේ අගය ඉහළ පහළ යාමත් සමග වෙනස්වීමකට ලක්වනවා. වාතයේ උෂ්ණත්වය ඉහළ අගයක් ගන්නා විට දරාසිටීමට හැකි ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණය වැඩියි. එය ක්‍රමයෙන් සිසිලනය කලහොත් වැඩිපුර පවතින ජලවාෂ්ප ඝණීභවනය වනවා. ඔබ අප කවුරුත් හොඳින් දන්නා හිමිදිරියේ ඇතිවන පින්න හටගන්නේ මේ සංසිද්ධියේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසයි. සාමාන්‍ය වායුගෝලයේ මෙම ජලවාෂ්ප ඝණීභවනය වීම ආරම්භ වන අවස්ථාව හෙවත් එම අවස්ථාවේ උෂ්ණත්වය, තුෂාරාංකය ලෙස හඳුන්වනවා. ඒ ඒ උෂ්ණත්ව අගයන් වලදී වායුගෝලයට දරන්න හැකි උපරිම ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණයේ සීමාවට පැමින ඇති විට වායුගෝලය ජලවාෂ්පයෙන් සංතෘප්තයි කියා තමයි විද්‍යාත්මකව හඳුන්වා දී තිබෙන්නෙ. තවත් කාරණාවක් තිබෙනවා, පොළව මට්ටමේ සිට එක්තරා උසකින් පසු වායුගෝලය ජල වාෂ්පවලින් සංතෘප්තයි. එම මට්ටමට පසු වායුගෝලයට එක්වන ජලවාෂ්ප



සඝණීභවනය වීමෙන් පසු ඔබ අප අහසෙහි දැකීමට ප්‍රියකරන වලාකුළු ඇතිවනවා.

දැන් අපි ඉහත සංසිද්ධින් ඔස්සේ ගුවන් යානාවක් පියාසර කරන අවස්ථාවක දී සංඝනන පියමන් රේඛා ඇතිවන්නේ කොහොම ද කියන කාරනාවට යොමුවෙමු. අපි කවුරුත් දන්නා කාරනාවක් තමයි ගුවන් යානාවක් සිය මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරන්නේ ඉන්දන දහනයෙන් යන වග. මෙම දහනයේ දී කාබන්ඩයොක්සයිඩ්, නොදැවුන ඉන්දන හා ජල වාෂ්ප, අවශේෂ ලෙස පරිසරයට මුදා හරිනු ලබනවා. ඉතා ඉහළ වේගයක් යටතේ එන්ජිමෙන් පිටතට ගමන්කරන මෙම අවශේෂ අතර තිබෙන ජලවාෂ්ප වායුගෝලයට එක් වූ සැනින් සිසිලනයට ලක්වී කුඩා ජල බිඳිති බවට පරිවර්ථනය වනවා. එසේ සිදුවන්න හේතුව තමයි ගුවන් යානාව පියාසර කරන වායුගෝල කලාපය ජලවාෂ්ප වලින් සංතෘප්තව පැවතීම. මෙම සංකීරණ ක්‍රියාවලිය සිදුවීමට ගතවන්නේ ඉතා කෙටි කාලයක්. අප ඉහත සඳහන් කල ජලබිඳිති ක්‍රමයෙන් අයිස් ස්පටික (ice crystal) බවට පත්වෙලා පෙළ ගැසුණු වලාකුළු ලෙස සකස් වනවා. ඉතින් මෙය රේඛාවක් විදියට තමයි සකස් වන්නේ. හේතුව ඔබ දන්නව ඇති. ඒ ගුවන් යානාවේ ගමන් මග ඔස්සේ පමනක් එම අයිස් ස්පටික නිර්මාණය වීම. තවත් කාරණාවක් තමයි සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණයට දහනයෙන් පසු පිටවන වායුවේ ජල වාෂ්ප වගේම දූවිලි අංශු ආදිය අන්තර්ගතව තිබීමත් වැදගත් බව.

ඇතැම්විට ඔබ අධ්‍යයනය කර ඇති ගුවන් යානාවක් ඔස්සේ වායුගෝලයේ නිර්මාණය වන සංඝනන පියමන් රේඛා වල ලක්ෂණ කිහිපයක්. ඇතැම් රේඛා මද වේලාවකින් අහසින් මැකී යනවා. ඇතැම්

රේඛා සෘජුව නොපැවතී මද වේලාවකින් පැතිරුන ස්වභාවයක් ගන්නවා. එයට අමතරව ඇතැම් අවස්ථාවල මෙම රේඛා බොහෝ වේලාවක් එලෙසින්ම පවතිනවා. මම වගේම ඔබත් ප්‍රිය කරනවා නොඅනුමානයි මෙහි මා අවසානයට සඳහන් කල අවස්ථාව.

මෙම අවස්ථා දෙස බලා වර්ෂාව පිළිබඳව අනාවැකි ඉදිරිපත් කරන්න හැකියි කීවොත්, ඇත්තෙන්ම මා ඉහතින් සඳහන් කලානෙ සංඝනන පියමන් රේඛා ඇතිවීමට වායුගෝලයේ පවතින ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණය සෘජුවම බලපාන බව. ඒ ඔස්සේ විමර්ෂණය කලහොත් සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානය වන්නේ නැතිනම් එම දිනවල වියලි කාලගුණයක් පවතින බවටත්, සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානය වී ක්ෂණයකින් මැකී යනවානම් යම් ප්‍රමාණයකින් වායුගෝලයේ ජලවාෂ්ප පවතින බවටත්, සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණය වීමෙන් පසු බොහෝ වේලාවක් එලෙසින්ම පවතී නම් වායුගෝලයේ තරමක් ඉහළ ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණයක් පවතින බවටත් එමෙන්ම සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානය වීමෙන් පසු මැකී නොගිය ද පැතිරුණ ස්වභාවයක් ගන්නේ නම් වායුගෝලයේ ජලවාෂ්ප ප්‍රමාණය ඉතා ඉහළ බවටත් අනුමාන කරන්න හැකියි. ඉහත තත්වයන්ට අනුව සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානයෙන් පසු නොමැකී එලෙසම පවතින හෝ නොමැකී පැතිරුන ස්වභාවයක් ගන්නේ නම් වර්ෂාව ඇතිවීමේ හැකියාවක් පවතින බවට අනාවැකි කියන්න පුළුවන්.

දැන් ඔබ සංඝනන පියමන් රේඛා ගුවන්යානාවක් හේතුවෙන් නිර්මාණය වන ආකාරය පැහැදිළිව දැනගත්තා යයි අප අපේක්ෂා කරනවා. ඉතින් ඔබ මේ ආශ්‍රිතව යොමුකල ගැටළු බොහොමයක් තිබෙනවා. අපි ඒවාටත් විසඳුම් ලබාදෙන්නයි දැන් උත්සාහ කරන්නෙ.

නිතරම අහසේ ගුවන් යානා පියාසර කලාට මෙවැනි සංඝනන පියමන් රේඛා දක්නට නොලැබෙන්න හේතුවක් තියනවා ද කියන කාරනාව අපි ප්‍රථමයෙන්ම සාකච්ඡා කරමු.

අපි ඉහතින් සාකච්ඡා කල සිද්ධාන්ත කොටස් වලට අනුව සංඝනන පියමන් රේඛා දකින්න හැකි වන්නේ වාතයේ ජලවාෂ්ප සංයුතිය හෙවත් සාපේක්ෂ ආර්ද්‍රතාවය ඉහළ අගයක් ගන්නා දින වලදී පමනයි. ඒ කියන්නේ වායුගෝලය ජලවාෂ්ප වලින් සංතෘප්ත දින වලදී පමනයි. තවත් විශේෂත්වයක් තමයි පැහැදිළි අහසක් තියෙන දවස්වල තමයි සංඝනන පියමන් රේඛා හොඳින් ම අපට දෘෂ්‍ය වන්නේ. සාමාන්‍යයෙන් වායුගෝලීය උෂ්ණත්වය සෙල්සියස් අංශක -26.5 ට වඩා පහළ අගයක් ගත්විට සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණය වීමේ හැකියාවක් පවතින බව විද්‍යාඥයින් සොයාගෙන තිබෙනවා. එමෙන්ම අඩි 26 000 සීමාව පසුකල පසු මෙම උෂ්ණත්ව සීමාව ඉහළ අහස් වායුගෝලයේ දී හමුවන නිසා බොහෝ අවස්ථාවල එම සීමාවෙන් ඔබ්බට සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණය වනවා. කෙසේනමුත් වායුගෝලයේ සාපේක්ෂ ආර්ද්‍රතාවය ඉහළ ගියහොත් එම උස සීමාවට පහළ දී වුවත් සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානය වීමේ හැකියාවක් පවතිනවා.

සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණයට ගුවන් යානාවේ ස්වාභාවය බලපානවා ද කියන කාරණාව ඔබට ඇතිව තිබූ තවත් ගැටළුවක්. අපි ඒ පිළිබඳවත් දැනගනිමු. සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මාණය කරන විශේෂ ගුවන්යානා නැහැ. ඒවා නිර්මානයට ගුවන් යානා නිශ්පාදකයා හෝ මාදිළිය කිසිසේත් බලපාන්නේ නැහැ.

අතීතයේ යුධ කටයුතු සඳහා භාවිත කල ගුවන්යානා සිය පියසැරීන් ආරම්භ කිරීමට පෙර මෙම සංඝනන පියමන් රේඛා නිර්මානය වන උච්චය පිළිබඳවත් වැඩි සැලකිල්ලක් යොමුකලා කීවොත් ඔබ මවිතයට පත්වේවි. එයට හේතුව තමයි, සතුරාට යානාව දර්ශණය නොවී නැතිනම් ඉලක්කයක් නොවී මගහැර සිය මෙහෙයුම කල හැකි නියමිත උස සොයාගැනීම තමයි ඔවුන් මෙමගින් සිදුකර ඇත්තේ.

ඉතින් සංඝනන පියමන් රේඛා පිළිබඳව නොදත් බොහෝ කරුණු පාඨක ඔබ දැනගන්න ඇතැයි කියා අප සිතනවා.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්

තාක්ෂණික උපදේශකත්වය
යෂික එරංග දසනායක
සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂක
(ගුවන්යෝග්‍යතා)
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

ලොව දැවැන්තම ගුවන්සේවා මෙහෙයුම

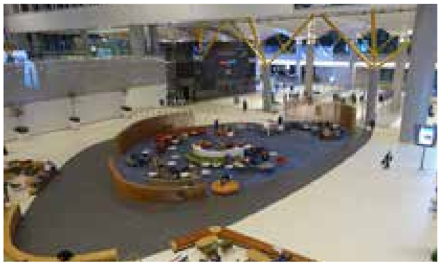
තුර්කි ගුවන්සේවය නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ වෙත

ලොව ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන් සමාගමක් වන තුර්කි ගුවන්සේවය (Turkish Airlines) ඇරඹෙන්නේ මෙයින් වසර 85 කට පෙර ය. 1933 වසරේ මැයි මස 20 වන දින බිහිවන තුර්කි ගුවන්සේවය වර්ථමානයේ දී ලොව ක්‍රියාත්මක වන පැරණිතම ගුවන් සමාගම් කිහිපය අතුරින් එකකි. තුර්කි ගුවන්සේවය සතුව 2019 මාර්තු මස අවසන් වන විට ගුවන් යානා 339 ක් පැවතුන අතර ලොව පුරා රටවල් 122 ක ගමනාන්ත 304 (දේශීය 49 ක් සහ ජාත්‍යන්තර 255 ක්) ක් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා සපයන ලදි. එමෙන්ම සේවක පිරිස 32 000 කට ආසන්න විය.

වසර 85 ක් තුර්කියේ අටටුක් ගුවන්තොටුපොළ (Ataturk Airport) කේන්ද්‍ර කරගනිමින් ක්‍රියාත්මක වූ තුර්කි ගුවන්සේවයට නව ගුවන්තොටුපොළක් වෙත මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොමුවීමට සිදුවන්නේ තුර්කි රජය විසින් නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ (New Istambul Airport) විවෘත කිරීමත් සමග ය. ලොව පවතින විශාලතම ගුවන්තොටුපොළ ලෙස ඉදිවන නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ විවෘත වන්නේ 2018 ඔක්තෝබර් මස 29 වන දින තුර්කිය සමූහාණ්ඩුවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත්කිරීමේ 95 වන සාංවත්සරික සැමරුමට සමගාමී එරට ජනාධිපතිවරාගේ සුරතිනි. වර්ථමානයේ දී මගීන් මිලියන 150 ක් පහසුවෙන් වාර්ෂිකව හැසිරවිය හැකි ලෙස ක්‍රියාත්මක වන නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ සැලැස්මට අනුව වසර 2027 වන විට මිලියන 200 ක මගී ධාරිතාවයක් වාර්ෂිකව පහසුවෙන් හැසිරවිය හැකි ලෙස ගුවන්තොටුපොළ සකස් වනු ඇත. එමෙන්ම සැලසුමට අනුව ගුවන් යානා ධාවන පථ 6 ක්, ප්‍රවේශ මාර්ග 16 කින් සන්නද්ධ වන ගුවන්තොටුපොළෙ හි මේ වන විට ගුවන්යානා ධාවන පථ 4 ක් මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කර අවසන් ය. අටටුක් ගුවන්තොටුපොළෙන් මෙහෙයුම් සිදුකරන ලද අවසන් ගුවන් ගමන ලෙස

2019 අප්‍රේල් 05 දින සිංගප්පූරුව බලා පිටත් වූ තුර්කි ගුවන්සේවයේ ගුවන් ගමන් අංක TU54 දරන යානාව සටහන් වූ අතර ඉන් අනතුරුව තුර්කි ගුවන්සේවයේ සියළු මෙහෙයුම් උපකරන නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ වෙත රැගෙන යාමේ දැවැන්ත මෙහෙයුම ආරම්භ විය. පැය 45 ක් පුරාවට අඛණ්ඩව සිදුකරන ලද මෙම මෙහෙයුම සඳහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ට්‍රක් රථ 707 ක් සහ සේවකයන් 800 දෙනෙකු පමන සහභාගී විය. මෙහිදී ගුවන්සේවට අයත් උපකරන සහ කොටස් 10 000 ක් පමන ප්‍රවාහණය කරන ලද අතර එය බරින් ටොන් 47 000 ක් පමන විය.

තුර්කි ගුවන්සේවයේ මෙහෙයුම් කටයුතු නව ඉස්තාම්බුල් ගුවන්තොටුපොළ වෙත රැගෙන ගිය මෙම දැවැන්ත මෙහෙයුම් ගුවන්සේවා ඉතිහාසයට එක්වූයේ එවැනි දැවැන්ත ක්‍රියාවලියක් සිදුවූ ප්‍රථම අවස්ථාව හෙයිනි.



අටටුක් ගුවන්තොටුපොලෙන් පිටත් වූ අවසන් මගියා

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාව සඳහා කාබන් ඩයොක්සයිඩ් සංතුලනය සහ අවම කිරීමේ ක්‍රමවේදය

CARBON OFFSETTING AND REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION - CORSIA

මානව වර්ගයාගේ අනාගතය සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා සහ පෘතුවියේ ජීව කාලය සුරකිනු සඳහා පාරිසරික සුරක්ෂිතතාව ඇති කිරීම අද ලොව වටා ප්‍රමුඛව කථා වන මාතෘකාවක් බවට පත්ව ඇත.

ගුවන් ගමන් හේතුකොට ගෙන පරිසරයට සිදුවන හානිකර බැහැරවීම් මගින් පරිසරයට සිදුකරන බලපෑම් හඳුනා ගනිමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය සැලකිය යුතු වැඩසටහන් පරිසරය සුරැකීම සඳහා ආරම්භ කොට ඇත. ගුවන් ගමන් හේතුවෙන් වායුගෝලයට බැහැරවන කාබන් ඩයොක්සයිඩ් ප්‍රමාණය මගින් පරිසරයට සිදුකරන බලපෑම අවම කිරීම ප්‍රධාන ඉලක්කයක් ලෙස ගනිමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මේ සඳහා කටයුතු සිදුකරමින් පවතී.

මෙම වැඩසටහන සඳහා එකගත්වය 2016 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 39 වන සම්මේලනයේදී ගනු ලැබූ අතර එය Annex 16 - Environment Protection Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) යටතට ඇතුළත් කර ඇත.

CORSIA වැඩසටහන අදියර තුනක් යටතේ ක්‍රියාවට නංවනු ලැබේ. එනම්

1. මග පෙන්වීමේ අදියර (Pilot Phase)- 2021 -2023
2. පළමු අදියර (First Phase) - 2024- 2026
3. දෙවන අදියර (Second Phase) -2027-2035

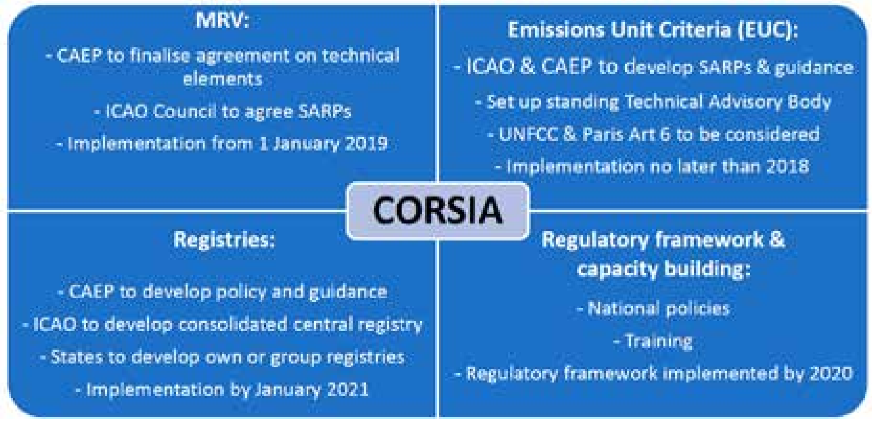
ආරම්භයේදී රාජ්‍යන් CORSIA වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම සංතුලනය කිරීම ස්වේච්ඡා පදනම මත, සිදුකරනු ලබන අතර එය සංතුලනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවයන්ගෙන් බැහැරව මග පෙන්වීමේ අදියර හා පළමු අදියර (Pilot phase & First Phase) යටතේ ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් හි නිරත සියළු රාජ්‍යයන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් හිදී සිදුවන කාබන් ඩයොක්සයිඩ් බැහැර වීම විමර්ශනය කිරීම, වාර්තා කිරීම සහ හරිවැරදි බැලීම් (Monitoring, Reporting and Verification (MRV) ක්‍රියාවලියක් 2019 ජනවාරි සිට ආරම්භ කිරීමට මෙම සම්මේලනයේදී යෝජනා කරන ලදී.

ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතියෙහි පාර්ශව කරුවෙකු ලෙස ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ප්‍රකාශ කරනු ලබන ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත ක්‍රියාමාර්ගයන් රටතුළ සහ ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් සේවාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන ආයතනය වන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියට පැවරී ඇත. මෙම වැඩසටහන අරමුණු කොටගෙන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් මූලික වශයෙන් 2019 වර්ෂයේ පළමු කාර්තුව ඇතුළත පහත නිර්දේශිත ක්‍රියාවලීන් සිදුකර ඇත.

- පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීම/සහභාගී වීම
- CORSIA ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාවට නැංවීමේ ප්‍රමිති නිකුත් කිරීම (IS-16-(iv)-All 098)
- ශ්‍රීලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය වෙත යොමු කරන ලද කාබන් ඩයොක්සයිඩ් විමෝචන විමර්ශනය කිරීමේ සැලැස්ම Emissions Monitoring Plan (EMP) සඳහා අනුමැතිය ලබා දී ඇත.

චන්දිමා කොඩිතුවක්කු
සහකාර කළමණාකාරිනී
විශේෂ වැඩසටහන්.



ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරන විදෙස් ගුවන් සමාගම්

පසුගිය වසරේ දී (2018) ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපොළ වන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ විසින් මගීන් 10 883 904 ක ප්‍රමාණයක් ද ගුවන් භාණ්ඩ ටොන් 279 560 ක ප්‍රමාණයක් ද හසුරවන ලද අතර එම වසරේ දී මෙහෙයවන ලද ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය 67 308 කි. එමෙන්ම සංචාරක දත්ත වාර්තා සැලකීමේ දී මෙරටට පැමිනි විදෙස් සංචාරකයන් ප්‍රමාණය මිලියන 2.3 ඉක්මවූයේ පෙර වසරට (2017) සාපේක්ෂව 10.3% ක වර්ධනයක් අත්කර දෙමිනි. මෙම මගී හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහණයේ දී ජාතික ගුවන් සේවය ලෙස ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ඉහළ ප්‍රතිශතයකින් දායකත්වය සපයනු ලබන අතර මෙරටට මෙහෙයුම් සිදුකරන විදෙස් ගුවන් සමාගම් මෙහිලා දක්වනුයේ අමිල දායකත්වයකි. පසුගිය වසරේ දී මෙරටට පැමිනි හා පිටත්ව ගිය ගුවන් මගීන් සංඛ්‍යාවෙන් 35% ක ප්‍රතිශතයක් ද මෙරටට රැගෙන ආ සහ මෙරටින් රැගෙන ගිය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණයෙන් 44 % ක ප්‍රතිශතයක් ද ප්‍රවාහනයට දායකත්වය දක්වා ඇත්තේ එම විදෙස් ගුවන් සමාගම් ය. ඔවුන් අප රටෙහි ආර්ථිකය ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් දක්වන්නා වූ දායකත්වය හා ගෝලීය වශයෙන් සමාජයීය හා සංස්කෘතිකමය ලෙස ජාත්‍යන්තරය හා බැඳීම් ඇතිකරන්නටත් දරන්නා වූ උත්සාහය හා කැපවීම වෙනුවෙන් ඇගයීමක් ලෙස මෙවර ගුවන්සර කලාපයෙන් අප ඔවුන් පිළිබඳ තොරතුරු පාඨක ඔබවෙත ගෙන එන්නට අදහස් කළෙමු.

මෙහි දැක්වෙන ගුවන්සේවා දත්තයන් 2018 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා වන අතර මගී සහ ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන දත්තයන් 2018 වසර තුලදී එම ගුවන් සමාගම් විසින් සිදුකරන ලද මෙහෙයුම් මගින් ප්‍රවාහනය කරන ලද මගීන් හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රමාණයන් ය. .

Boarding Pass

Airline: Aerofloat Rusian Airlines

Founded: **09-February-1923**
Commenced Operations: **15-July-1923**

Frequency (Colombo): **05**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 6 620
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 11 028
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 202.452 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 16.518 tones

Destinations: **146**
Fleet Size: **254**

Contact details:
Tel 011-2574622, Fax 011-2671205, E-mail sam.wickramasinghe@euroasia.lk

Boarding Pass

Origin:
Moscow (DME)

ETKT 5552132477248-1

Boarding Pass

Airline: Air Arabia

Founded: **03-February-2003**
Commenced Operations: **28-October-2003**

Frequency (Colombo): **14**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 75 584
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 73 815
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 1 527.748 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 289.39 tonnes

Destinations: **54**
Fleet Size: **155**

Contact details:
Tel 011-2260152, Fax 011-2260152, E-mail-cmb@airarabia.com

Boarding Pass

Origin:
Sharjah (SJH)

ETKT 5142132477248-1

Boarding Pass

Airline: Air Asia Berhad

Founded: **20-December-1993**
Commenced Operations: **18-November-1996**

Frequency (Colombo): **07**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 70 684
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 75 227
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 273.186 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 768.904 tonnes

Destinations: 165
Fleet Size: 251

Contact details:
Tel 011-2253202, Fax 011-2253202, E-mail-nimeshchamikara@airasia.com

Boarding Pass

Origin:
Kuala Lumpur (KUL)
Bangkok (DMK)

ETKT 5552132477248-1

Boarding Pass

Airline: Air China

Founded: **01-January-1988**
Commenced Operations: **01-July-1988**

Frequency (Colombo): **04**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 44 630
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 42 648
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 188.900 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 1631.100 tonnes

Destinations: 201
Fleet Size: 413

Contact details:
Tel 011-2345700, Fax 011-2345724, E-mail-sunilpeiris@jetwing.lk

Boarding Pass

Origin:
Chengdu (CTU)

ETKT 9992132477248-1

Boarding Pass

Airline: Air India

Founded: **15-October-1932**
Commenced Operations: **29-July-1936**

Frequency (Colombo): **21**

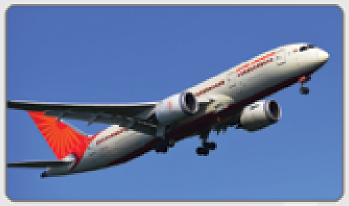
Passener Uplift from Colombo in 2018	: 108 561
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 111 799
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 1527.698 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 428.502 tonnes

Destinations: 94
Fleet Size: 125

Contact details:
Tel 011-2384449, Fax 011-2384449, E-mail-alice.paul@airindia.in

Boarding Pass

Origin:
Delhi (DEL)
Chennai (MAA)
Varanasi (VNS)



ETKT 0982132477248-1

Boarding Pass

Airline: Cathay Pacific Airways

Founded: **24-September-1946**
Commenced Operations: **24-September-1946**

Frequency (Colombo): **7**

Passener Uplift from Colombo in 2018	:	79 896
Passener Discharge from Colombo in 2018	:	76 038
Cargo Uplift from Colombo in 2018	:	7771.626 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	:	7200.515 tonnes

Destinations: 77
Fleet Size: 153

Contact details:
Tel 011-2151715, Fax 011-2151715, E-mail-vhnu_rajendran@cathaypacific.com

Boarding Pass

Origin:
Kong Kong (HKG)

ETKT 1602132477248-1

Boarding Pass

Airline: China Eastern Airlines

Founded: **25-June-1988**
Commenced Operations: **25-June-1988**

Frequency (Colombo): **08**

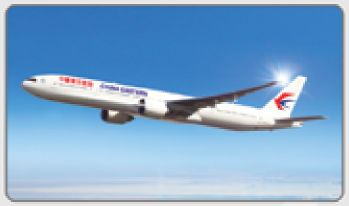
Passener Uplift from Colombo in 2018	:	69 167
Passener Discharge from Colombo in 2018	:	69 135
Cargo Uplift from Colombo in 2018	:	663.559 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	:	2462.684 tonnes

Destinations: 248
Fleet Size: 545

Contact details:
Tel 011-4218888, Fax 011-4609616, E-mail-info@chinaeasterncmb.com

Boarding Pass

Origin:
Kunming (KMG)
Shanghai (PVG)



ETKT 7812132477248-1

Boarding Pass

Airline: China Southern Airlines

Founded: **01-July-1988**
Commenced Operations: **01-July-1988**

Frequency (Colombo): **03**

Passener Uplift from Colombo in 2018	:	19 461
Passener Discharge from Colombo in 2018	:	20 433
Cargo Uplift from Colombo in 2018	:	1266.381 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	:	1435.043 tonnes

Destinations: 216
Fleet Size: 616

Contact details:
Tel 011-2342291, Fax 011-2342291, E-mail-dushy@hemas.com

Boarding Pass

Origin:
Gaungzhou (CAN)

ETKT 7842132477248-1

Boarding Pass

Airline: Edelweiss Air

Founded: **19-October-1995**
Commenced Operations: **19-October-1995**

Frequency (Colombo): **02**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 3 533
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 5 001
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 123.256 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 48.758 tonnes

Destinations: 65
Fleet Size: 16

Contact details:
Tel 011-2451714, Fax 011-2451714, E-mail-amalpeiris@baurs.com

Boarding Pass

Origin:
Zurich (ZRH)

ETKT 9452132477248-1

Boarding Pass

Airline: Emirates Airlines

Founded: **25-March-1985**
Commenced Operations: **25-October-1985**

Frequency (Colombo): **28**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 448 488
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 462 454
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 24724.796 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 4046.402 tonnes

Destinations: 161
Fleet Size: 254

Contact details:
Tel 011-4704040, Fax 011-4704040, E-mail-chandana.silva@emirates.com

Boarding Pass

Origin:
Dubai (DXB)

ETKT 1762132477248-1

Boarding Pass

Airline: Etihad Airways

Founded: **01-July-2003**
Commenced Operations: **01-November-2003**

Frequency (Colombo): **7**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 78 326
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 79 002
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 1056.873 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 44.301 tonnes

Destinations: 75
Fleet Size: 113

Contact details:
Tel 011-4766500, Fax 011-4766500, E-mail-ddouglas@etihad.ae

Boarding Pass

Origin:
Abu Dhabi (AUH)

ETKT 6072132477248-1

Boarding Pass

Airline: Fly Dubai

Founded: **19-March-2008**
Commenced Operations: **01-June-2009**

Frequencies (Colombo): **17**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 102 011
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 96 475
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 1471.586 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 113.809 tonnes

Destinations: 94
Fleet Size: 64

Contact details:
Tel 011-2345700, Fax 011-2345724, E-mail-sunil@jetwing.com

Boarding Pass

Origin:
Dubai (DXB)

ETKT 1412132477248-1

Boarding Pass

Airline: Gulf Air

Founded: **24-March-1950**
Commenced Operations: **10-October-1950**

Frequency (Colombo): **03**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 26 233
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 29 361
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 363.935 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 44.683 tonnes

Destinations: 50
Fleet Size: 36

Contact details:
Tel 011-2475385, Fax 011-2475385, E-mail-salash.sanad@gulfair.com

Boarding Pass

Origin:
Bhrain (BAH)

ETKT 0722132477248-1

Boarding Pass

Airline: Jet Airways

Founded: **01-April 1992**
Commenced Operations: **05-May-1993**

Frequency (Colombo): **14**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 93 205
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 96 594
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 1379.421 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 1151.395 tonnes

Destinations: 57
Fleet Size: 81

Contact details:
Tel 011-2260089, Fax 011-2260089, E-mail-ddas@jetairways.com

Boarding Pass

Origin:
Mumbai (BOM)

ETKT 5892132477248-1

ජෙට් ගුවන් සේවය 2019 අප්‍රේල් 17 දින සිට සියළු ගුවන් මෙහෙයුම් අත්සිටුවා ඇත.

Boarding Pass

Airline: KLM Royal Dutch Airlines

Founded: **07-October-1919**
Commenced Operations: **07-October-1919**

Frequency (Colombo): **02**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **14 076**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **14 436**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **571.810 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **328.240 tonnes**

Destinations: **145**
Fleet Size: **118**

Contact details:
Tel 011-2475300, Fax 011-2475300, E-mail-anil@keels.com

Boarding Pass

Origin:
Amsterdam (AMS)

ETKT 0742132477248-1

Boarding Pass

Airline: Korean Airlines

Founded: **21-February-1962**
Commenced Operations: **01-March-1969**

Frequency (Colombo): **03**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **34 456**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **35 973**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **2719.005 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **892.497 tonnes**

Destinations: **150**
Fleet Size: **179**

Contact details:
Tel 011-2335430, Fax 011-2449408, E-mail-jhhwang@koreanair.com

Boarding Pass

Origin:
Seoul (ICN)

ETKT 1802132477248-1

Boarding Pass

Airline: Kuwait Airways

Founded: **21-May-1953**
Commenced Operations: **16-March-1954**

Frequency (Colombo): **07**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **60 032**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **47 333**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **2479.754 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **341.079 tonnes**

Destinations: **34**
Fleet Size: **27**

Contact details:
Tel 011-2447828, Fax 011-2447828, E-mail-sskucm@sltnet.lk

Boarding Pass

Origin:
Kuwait (KWI)

ETKT 2292132477248-1

Boarding Pass

Airline: Malaysian Airlines

Founded: **01-May-1947**
Commenced Operations: **01-October-1972**

Frequency (Colombo): **07**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **53 218**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **52 180**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **614.561 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **373.441tonnes**

Destinations : 64
Fleet Size : 84

Contact details:
Tel 011-2251600, Fax 011-2251600, E-mail-mohamedifthikhar.zarook@malaysianairlines.com

Boarding Pass

Origin:
Kuala Lumpur (KUL)

ETKT 2322132477248-1

Boarding Pass

Airline: Malindo Air

Founded: **27-September-2012**
Commenced Operations: **22-March-2013**

Frequency (Colombo): **07**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **45 529**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **49 074**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **641.575 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **567.073 tonnes**

Destinations : 65
Fleet Size : 39

Contact details:
Tel 011-2345700, Fax 011-2375724, E-mail-sunilpeiris@jetwing.lk

Boarding Pass

Origin:
Kuala Lumpur (KUL)

ETKT 8162132477248-1

Boarding Pass

Airline: Oman Air

Founded: **04-June-1993**
Commenced Operations: **05-July-1993**

Frequency (Colombo): **26**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **100 435**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **95 926**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **1019.422 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **157.666 tonnes**

Destinations : 54
Fleet Size : 55

Contact details:
Tel 011-4462222, Fax 011-4462222, E-mail-cmcmb@omanair.aero

Boarding Pass

Origin:
Muscat (MCT)

ETKT 9102132477248-1

Boarding Pass

Airline: Qatar Airways

Founded: **22-November-1993**
Commenced Operations: **20-January-1994**

Frequency (Colombo): **35**

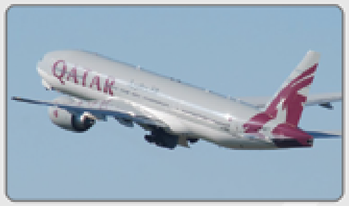
Passener Uplift from Colombo in 2018	: 357 793
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 366 285
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 25 268.855 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 6 384.096 tonnes

Destinations : 172
Fleet Size : 222

Contact details:
Tel 011-5570000, Fax 011-5570033, E-mail-ddouglas@etihad.ae

Boarding Pass

Origin:
Doha (DOH)



ETKT 1572132477248-1

Boarding Pass

Airline: Saudia Arabian Airlines

الخطوط الجوية العربية السعودية
SAUDI ARABIAN AIRLINES

Founded: **01-September-1945**
Commenced Operations: **06-march-1947**

Frequency (Colombo): **07**

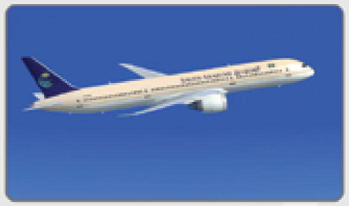
Passener Uplift from Colombo in 2018	: 72 909
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 73 346
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 3781.378 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 380.754 tonnes

Destinations : 89
Fleet Size : 184

Contact details:
Tel 011-2593911, Fax 011-2593921, E-mail-svmgrcmb@saudia.com

Boarding Pass

Origin:
Jeddah (JED)
Riyadh (RUH)



ETKT 0652132477248-1

Boarding Pass

Airline: Silk Air

Founded: **21-February-1989**
Commenced Operations: **01-April-1992**

Frequency (Colombo): **04**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 25 229
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 21 698
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 128.798 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 39.991 tonnes

Destinations : 47
Fleet Size : 32

Contact details:
Tel 011-2499699, Fax 011-2499699, E-mail-hu@singaporeair.com.sg

Boarding Pass

Origin:
Singapore (SIN)

ETKT 6182132477248-1

Boarding Pass

Airline: Singapore Airlines

Founded: **01-May-1947**
Commenced Operations: **01-October-1972**

Frequency (Colombo): **07**

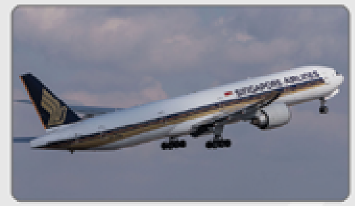
Passener Uplift from Colombo in 2018	: 86 523
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 85 071
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 4010.660 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 5006.646 tonnes

Destinations : 62
Fleet Size : 122

Contact details:
Tel 011-2499699, Fax 011-2499699, E-mail-hyngyao_hu@singaporeair.com.sg

Boarding Pass

Origin:
Singapore (SIN)



ETKT 6182132477248-1

Boarding Pass

Airline: SpiceJet

Founded: **05-May-2004**
Commenced Operations: **23-May-2005**

Frequencies (Colombo): **14**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 86 523
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 85 071
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 4010.660 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 5006.646 tonnes

Destinations : 51
Fleet Size : 78

Contact details:
Tel 011-2345700, Fax 011-2345724, E-mail-sunilpeiels@jetwing.com

Boarding Pass

Origin:
Chennai (MAA)
Madurai (IXM)

ETKT 6182132477248-1

Boarding Pass

Airline: Thai Airways

Founded: **29-March-1960**
Commenced Operations: **01-May-1960**

Frequency (Colombo): **05**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: 72 696
Passener Discharge from Colombo in 2018	: 63 923
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: 2483.630 tonnes
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: 4242.020 tonnes

Destinations : 74
Fleet Size : 80

Contact details:
Tel 011-2667892, Fax 011-2667890, E-mail-cmbattg@thaiairways.com

Boarding Pass

Origin:
Bangkok (Bkk)

ETKT 2172132477248-1

Boarding Pass

Airline: Turkish Airlines

TURKISH AIRLINES

Founded: **20-May-1933**
Commenced Operations: **20-May-1933**

Frequency (Colombo): **07**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **31 786**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **34 023**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **3480.095 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **1180.058 tonnes**

Destinations : **304**
Fleet Size : **339**

Contact details:
Tel 011-5900500, Fax 011-5900500, E-mail-tuan.aviation@hemas.com

Boarding Pass

Origin:
Istanbul (IST)

ETKT 2352132477248-1

Boarding Pass

Airline: Ukrain International Airlines

UIA

Founded: **01-October-1992**
Commenced Operations: **25-November-1992**

Frequency (Colombo): **03**

Passener Uplift from Colombo in 2018	: **25 271**
Passener Discharge from Colombo in 2018	: **26 715**
Cargo Uplift from Colombo in 2018	: **629.270 tonnes**
Cargo Discharge from Colombo in 2018	: **76.845 tonnes**

Destinations : **88**
Fleet Size : **41**

Contact details:
Tel 011-4731556, Fax 011-4602466, E-mail-dushy@hemas.com

Boarding Pass

Origin:
Kiev (KBP)

ETKT 5562132477248-1

සහයෝගිතාවය - ඉෂාර ගුණවර්ධන, ප්‍රියංගිකා සුදර්ෂනී, නිලන්ත තෙන්නකෝන්, ප්‍රසාද් රණසිංහ

එමිරේට්ස් ක්‍රිකට් ලෝක කුසලානය වෙනුවෙන් ලොව දැවැන්තයා හැඩකරයි

එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය 2019 ක්‍රිකට් ලෝක කුසලානය තේමා කරගනිමින් සිය A 380 ගුවන් යානාවක් පිංතාරු කර තිබෙනවා. මෙම යානාව නිල වශයෙන් එළි දැක්වීම සිදුවූයේ ලොව සුපිරි ක්‍රිකට් තරු පිරිවරාගනිමින්. මෙම වසරේ මැයි 30 සිට ජූලි මැද භාගය දක්වා එංගලන්තයේ වේල්ස් හි දී පැවැත්වෙන ක්‍රිකට් ලෝක කුසලානය සඳහා ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළු කණ්ඩායම් 10 ක් තරගවැදීමට නියමිතය. මෙම යානාව උපයෝගීකරගනිමින් එංගලන්තයේ මැන්චැස්ටර්, ගැට්වික් වෙත වැඩි වශයෙන් එළඹෙන කාලසමයේ ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මක කරන අතර ජොහැනස්බර්ග්, මුම්බායි, මෙන්ම ඔස්ට්‍රේලියානු හා නවසීලන්ත ගමනාන්ත වෙත ද පියාසර කිරීමට මෙම ගුවන් යානාව වැඩි වශයෙන් යොදාගැනීමට නියමිත ය.

දැවැන්තයාගේ නිෂ්පාදන කටයුතු මේ වසර අග නවතින හැඩ

ලොව දැවැන්තම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාව වන A 380 හි නිශ්පාදන කටයුතු 2020 වසර අවසන් වන විට අත්සිටුවීමට සිදුවනු ඇති බව නිශ්පාදක එයාර්බස් සමාගම පවසයි. 2005 වසරේ දී මෙහෙයුම් සඳහා එක්කල A 380 යානාව මේ වන විට අවම ඇනුවුම් මට්ටමක පැවතීම මෙයට ආසන්නතම හේතුවයි. කෙසේවෙතත් A 380 යානා 321 ක් සඳහා ලොව ප්‍රමුඛ පෙළේ ගුවන් සමාගම් රැසකින් ඇනවුම් ලැබී ඇති අතර පසුගිය දෙසැම්බර් වන විට ඉන් යානා 234 ක් මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරන්නට එයාර්බස් සමාගම කටයුතු කරන ලදි. A 380 ගුවන් යානාවේ ප්‍රමුඛතම මෙහෙයුම්කරු ලෙස එමිරේට්ස් ගුවන් සේවය කටයුතු කරනු ලබන්නේ ගුවන් යානා සංචිතයේ යානා 109 ක් රඳවා ගනිමිනි. එයට අමතරව තවත් යානා 53 ක් ඇනවුම් කර තිබීම ද විශේෂත්වයකි. නමුත් එමිරේට්ස් සමාගම ද සිය ඉතිරි A 380 යානා ලබානොගෙන සිටීමේ හැකියාව පිළිබඳව අධ්‍යයනය කරමින් සිටීම ද මෙම යානා නිශ්පාදනය අත්සිටුවීමට දැඩිසේ බලපා ඇත.

2023 දී හඳුන්වාදීමට නියමිත මීලඟ පරම්පරාවේ බෝයිං AS2 ජෙට් යානාව

ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රය නව මානයකට ගෙනයමින් බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම ලොව ප්‍රකට Aerion සමාගම සමගින් එක්ව වත්මන් ව්‍යාපාරික ජෙට් යානා වලට වඩා 70% ක පමන වේගයක් ගන්නා ජෙට් යානාවක් නිපදවීමට සූදානමින් සිටී.

මෙම AS2 ජෙට් යානාව පැයට සැතපුම් 1000 ක වේගයක් අත්කරගනු ඇති බව නිශ්පාදකයන් පවසයි.

පලාලි සංවර්ධනයට රු. මිලියන 1950 ක ආයෝජනයක්

සංචාරක කර්මාන්තයේ ප්‍රවර්ධනය සඳහා මෙරට අභ්‍යන්තර වාණිජ ගුවන් ගමන් මෙහෙයවීම සඳහා පලාලි ගුවන්තොටුපොළ සංවර්ධනය කිරීමේ අවශ්‍යතාව රජය මගින් හඳුනාගෙන තිබේ. ඒ අනුව කාලසටහනුගත අභ්‍යන්තර වාණිජ මගී ගුවන් ගමන් මෙහෙයවීම සඳහා පලාලි ගුවන් තොටුපොළ යොදා ගැනීම සඳහා අවැසි සංවර්ධන කටයුතු සිදුකිරීමට රුපියල් මිලියන 1,950ක ආයෝජනයක් සහිතව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව මගින් කඩිනමින් සිදු කර ගැනීමට ජාතික ප්‍රතිපත්ති, ආර්ථික කටයුතු, නැවත පදිංචි කිරීම් හා පුනරුත්ථාපන, උතුරු පළාත් සංවර්ධන, වෘත්තීය පුහුණු හා නිපුණතා සංවර්ධන සහ යෞවන කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය සහ ගරු අග්‍රාමාත්‍ය රනිල් වික්‍රමසිංහ මහතා ඉදිරිපත් කළ යෝජනාව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලදී.

අධිආරක්ෂිත කලාපයේ අනවසරයෙන් ඩ්‍රෝන යානාවක් යොදා ඡායාරූපගත කල මාලදිවයින් ජාතිකයන් සිව්දෙනා පොලිස් අත්අඩංගුවට

කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ආශ්‍රිතව පිහිටි අධි ආරක්ෂිත කලාපයේ අනවසරයෙන් ඩ්‍රෝන යානාවක් ගුවන්ගත කරමින් ඡායාරූප ලබාගත් මාලදිවයින් ජාතිකයන් සිව්දෙනෙකු පොලීසිය විසින් අත්අඩංගුවට ගනු ලැබුවා. පසුව ඔවුන් මීගමුව අධිකරනයට ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසු ඇප මත මුදාහරින ලද අතර වයස 19 - 23 අතර පසුවූ ඔවුන් සිව්දෙනා අතර කාන්තාවක් ද විය. අනවසර ඩ්‍රෝන යානා භාවිතය තර්ජනාත්මකව ලෙස ලොව පුරා ගුවන් කර්මාන්තයට හා වෙනත් කටයුතු සඳහා දැඩි සේ බලපෑම් කරනා අවධියක ඩ්‍රෝන යානා මෙහෙයුම් පිළිබඳව වන නීති දැඩි කරන්නට සිදුවී තිබෙනවා. ඒ අනුව කටයුතු කරමින් ශ්‍රී ලංකාව තුල ද ඩ්‍රෝන යානා මෙහෙයුම් සිදුකිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියෙන් අනුමැතිය ලබාගත යුතු වනවා. ඒ පිළිබඳ වැඩිදුර තොරතුරු www.caa.lk නිල වෙබ් අඩවියට පිවිසීමෙන් ලබාගත හැකිය.

හවායන් ගුවන් සේවකයකු ගුවනේ දී ජීවිතක්ෂයට

හොනලුලු සිට නිව්යෝර්ක් දක්වා පියාසර කරමින් තිබූ හවායන් ගුවන් සේවයේ ගුවන්යානාවක සේවය කරමින් සිටි ගුවන් සේවකයකු හදිසි හෘදයාබාදයක් හේතුවෙන් ජීවිතක්ෂයට පත්වූවා.යානාව සිය ගමනාන්තයට නොගොස් සැන්ෆැන්සිස්කෝ ගුවන්තොටුපොළ වෙත හරවා යැවූ මුත් ඒ වන විටත් එම සේවකයා දිවියෙන් සමුගෙන තිබූයේ අවාසනාවන්ත ලෙසිනි. මෙවැනි සිදුවීම් ඉතා කලාතුරකින් ගුවන් සේවාවෙන් වාර්තා වේ.

නෙදර්ලන්ත රාජකීය ගුවන් සේවය මෙම වසරේ දී අභිමානවත්ව සියවන සංවත්සරය සැමරුමට සූදානමින්

ලොව පැරණිතම ගුවන්සේවාවක් වන නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන් සේවය තම අභිමානවත් සියවස් සැමරුම සිදුකරන්නට සියළු කටයුතු සූදානම් කර ඇත. 1919 වසරේ දී ආරම්භ කරන ලද නෙදර්ලන්ත රාජකීය KLM ගුවන් සේවය වර්ථමානයේ දී ගුවන් යානා 118 ක් සතුකරගනිමින් ලොව පුරා ගමනාන්ත 145 ක් වෙත ගුවන් ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරයි. එමෙන්ම 35 000 කට ආසන්න සේවක පිරිසක් එම ගුවන්සේවයේ සේවයේ කරමින් සිටී.

ස්වයංක්‍රීය බෝයිං ගුවන් කාර් රථයේ මංගල පර්යේෂණ පියසැරිය සාර්ථකයි

බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් නිශ්පාදනය කරන ලද නවතම ගුවන් කාර් රථයේ මංගල පර්යේෂණ පියසැරිය පසුගිය දා සාර්ථකව නිමකරන ලදි.

ඉතා අවම ඉඩ ප්‍රමාණයක් උපයෝගීකර ගනිමින් මෙහෙයුම් සිදුකල හැකි මෙම යානාව 2020 වසරේ මුල් මාස කිහිපය තුලදී මෙහෙයුම් සඳහා එක්කිරීම නිශ්පාදකයන්ගේ වැයමයි.

උණුසුම් ලෙස පිළිගත් තයි ලයන් එයාර් මංගල ගුවන් ගමන

තායිලන්තයේ බැංකොක් සිට කෙළඹ දක්වා තායි ලයන් එයාර් ගුවන්සේවය විසින් දෛනික ගුවන් ගමන් ආරම්භ කිරීම සනිටුහන් කරමින් මංගල ගුවන් ගමන 2019 ජනවාරි මස 30 වන දින කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත තායිලන්තයේ බැංකොක් සිට පැමිනියා.සුපුරුදු ජල ආචාරය පිරිනමමින් මෙම ගුවන් යානාව පිළිගැනීම සිදුකල අතර අනතුරුව ගුවන්තොටුපොළ ආලින්දයේ දී උඩරට නර්ථන අංග සහිතව එම යානාවෙන් මෙරටට පැමිනි අමුත්තන් පිළිගනු ලැබුවා. එමෙන්ම ප්‍රථම වරට ගුවන්තොටුපළ බිම් මෙහෙයුම් කාර්යමණ්ඩලය විසින් ඉදිරිපත් කල පිළිගැනීමේ නර්ථනය දෙස් විදෙස් කාහටත් එක්කලේ නැවුම් අත්දැකීමක්.තායි ලයන් එයාර් ගුවන් සේවය අඩුමිල ගුවන් සේවාවක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර B 737 ගුවන් යානා යොදාගනිමින් තරඟකාරී ගාස්තු ක්‍රමවේදයන් යටතේ දෛනික ගුවන් ගමන් වාර ක්‍රියාත්මත කරයි.

බෝයිං 727 යානා මාදිළියේ අවසන් ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන සිදුකරයි

බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම විසින් නිශ්පාදනය කරන ලද B 727 ගුවන් යානා මාදිළියේ ගුවන් යානා ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් සේවා වලින් විශ්‍රාම ගැන්වීම සනිටුහන් කරමින් අවසන් ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන 2019 ජනවාරි මස 13 දින ඉරානයේ දී සිදුකරන ලදි. වසර 38 ක් පැරනි ලියාපදිංචි අංක EP-ASB දරන B 727-200 ගුවන් යානාව ඉරානයේ ටෙහෙරාන් දක්වා පැය දෙකක පමන දේශිය ගුවන් ගමනක් සිදුකරමින් අවසන් ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන සිදුකලේ ය. ව්‍යාපාරික ගුවන් ගමන් සඳහා 1964 වසරේ B 727 යානා එක්කල අතර 1984 වසරේ දී නිශ්පාදන කටයුතු අත්සිටුවන විට යානා ඒකක 1832 ක් මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු වෙනුවෙන් නිශ්පාදනය කර තිබිණ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ IATA සාමාජිකත්වය තවත් දෙවසරකින් අළුත් කරයි.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වෙත නිකුත් කරන ලද ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) සාමාජිකත්වය ඉදිරි දෙවසර සඳහා යාවත්කාලීන කොට තිබේ. මේ සඳහා එම සංගමය මගින් විගණනයක් පවත්වනු ලබන අතර එහි සඳහන් පරිදි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවක් සුරක්ෂිතතාවය ප්‍රමුඛ කරගත් නියාමන ක්‍රමවේදයන්ට අනකූලව කටයුතු කරන හෙයින් මෙම යාවත්කාලීන කිරීම සිදුකර ඇත. ලෝකයේ රටවල් 117 ක ගුවන් සමාගම් 290 ක් IATA හි සාමාජිකත්වය ලබා ඇත.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් මගී විවේකාගාරයට යන ඔබට නවතම සිනමා අත්දැකීමක්

කටුනායක ගුවන්තොටුපළේ ගුවන් ගමන් වාරය පැමිණෙන තෙක් බලා සිටින ගුවන් මගීන්ට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ සෙරෙන්ඩිබ් ව්‍යාපාරික පංතියේ මගී විවේකාගාරය තුළ දී නවතම සිනමා දර්ශන නැරඹීමේ අවස්ථාව උදාකර දී ඇති බව ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය පවසයි.මෙ මගින් අති නවීන ඩිජිටල් තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගනිමින් ඇලෝ ස්කයි සහ ස්කයි කිඩ්ස් හෙඩ් සෙට් මගින් නවතම චිත්‍රපට ටෙලි නාට්‍ය ද්විමාණ සහ ත්‍රිමාණ තාක්ෂණය ඔස්සේ කුඩා දරුවන්ට මෙන්ම වැඩිහිටි ගුවන් මගීන්ටත් නරඹා රස විදිය හැක.ඉදිරියේදී මෙම පහසුකම් දිගු දුර ගමනාන්ත කරා ගමන් ගන්නා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් යානා වෙත ද හඳුන්වා දීමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය බලාපොරොත්තු වෙයි.

හදිසියේ දොඩංගස්ලන්දට ආ අමුත්තා

දඹුල්ල ප්‍රදේශයෙන් විදේශිය සංචාරකයන් පිරිසක් රැගෙන ගුවන්ගත වූ උණුසුම් වායු බැලූනයක් හිදිසියේ දොඩංගස්ලන්ද ප්‍රදේශයේ වෙල් යායක් වෙත ගොඩබස්වනු ලැබූවා. මෙම සිදුවීම හේතුවෙන් කිසිදු මගියෙකු හට හෝ කාර්යමණ්ඩලයට හානියක් සිදුව නොමැති බව එම බැලූනයේ මෙහෙයුම් සමාගම ප්‍රකාෂ කර සිටියා. ආකර්ෂණීය ගුවන් ගමන් ක්‍රමයක් වන උණුසුම් වායු බැලූන සංචාර සඳහා මෙරටට පැමිනෙන විදේශිකයන් බොහෝ සේ ප්‍රිය කරන අතර ඒ වෙනුවෙන් අනුමත පෞද්ගලික ආයතන කිහිපයක් මෙරට ක්‍රියාත්මකවනවා.

චීන Chongqing ගුවන්සේවය සතියට දින 3 ක් කොළඹට

චීනයේ Chongqing ගුවන් සේවය කොළඹ සිට චීනයේ චොන්ග්ක්වින් දක්වා ඍජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ කරන ලදි. එහි ආරම්භය සනිටුහන් කරමින් 2018 දෙසැම්බර් 28 වන දින ප්‍රථම ගුවන් ගමන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත පැමිනියේ ය.

කඩාවැටුන B737-800Max ලයන් එයාර් යානාවේ CVR සොයා ගනී

පසුගිය වසරේ මගී ජීවිත 189 ක් අහිමි කරමින් ජකර්තා මුහුදට ඔබ්බෙන් අනතුරට ලක්වූ ඉන්දුනීසියානු ලයන් එයාර් ගුවන් සේවයේ B737-800Max ගුවන් යානාවෙහි නියමුකුටියේ හඩ පට පටිගත වූ මෙවලම වන CVR (Cockpit Voice Recorder) මහත් පරිශ්‍රහයක් යොදා සොයාගනු ලැබූවා.මෙම මෙවලම ආධාරයෙන් යානාව අනතුරට ලක්වන අවස්ථාවේ දී නියමුකුටිය හා පැවති සන්නිවේදන සබඳතා පිළිබඳව අනතුරු විමර්ශකයන් හට තොරතුරු ලබාගත හැකි වනු ඇත.

බෝයිං සෆ්රන් හා එක්ව APU නිපදවීමේ සැලැස්මක

බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම, ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් යානා උපාංග නිපදවන සමාගමක් වන සෆ්රන් හා එක්වෙමින් B737 සහ B787 ගුවන් යානා සඳහා අතිරේක ජව සැපයුම් පද්ධති (Auxiliary Power Unit - APU) නිපදවීමේ වැඩපිළිවලක් ආරම්භ කර ඇත.

APU පද්ධතිය ගුවන් යානාවක පසුපස කලාපයේ ස්ථාපිත කර ඇති අතර එය හරහා ගුවන් යානාවේ වායුසමීකරණ පද්ධතිය, නියමු කුටියේ පරිඝනක පද්ධතිය මෙන්ම යානාවේ විද්‍යුත් උපාංග ක්‍රියාකරවීම සඳහා ද අවැසි විදුලි බලය සපයයි. එමෙන්ම යානාවේ එන්ජිම පනගැන්වීමේ දී APU පද්ධතිය මගින් මූලික ජවය ලබාදීම ද සිදුකරයි.

ඩ්‍රෝන තර්ජනයක් හීත්‍රෝ ගුවන්තොටුපළටත්

බ්‍රිතාන්‍යයේ කාර්යබහුලතම ගුවන්තොටුපළ වන ලන්ඩන් හීත්‍රෝ ගුවන්තොටුපළ පිහිටි ආරක්ෂිත කලාපයට ඇතුළු වූ තර්ජනාත්මක ඩ්‍රෝන යානාවක් හේතුවෙන් ගුවන් ගමන් වාර 100 ක් පමන පමා කරවන්නට ගුවන් බලධාරීන් හට සිදුවුනා.මගීන් 15 000 ක් පමන තම ගමනාන්ත බලා පිටත්වීමේ අපේක්ෂාවෙන් සිටිය ද ආරක්ෂක අංශ විසින් නියමිත පරික්ෂාවන් නිමකරන තුරු ඔවුනට ගුවන්තොටුපළ භූමියේ රැඳී සිටින්ට සිදුවූයේ අනපේක්ෂිත අයුරිනි. තර්ජනාත්මක ඩ්‍රෝන යානාවක් හේතුවෙන් ගැට්වික් ගුවන්තොටුපොළ පැය 33 ක පමන කාලයක් වසා දැමීමෙන් පසු ඉතා කෙටිකාලයකින් මෙවැනි සිදුවීමක් වාර්තාවීම පිළිබඳව කඩිනම් පරික්ෂණ ආරම්භ කරන ලදි. තාක්ෂණික උපාංග හඳුන්වා දී තිබිය දී පවා මෙවැනි තර්ජනාත්මක ක්‍රියාවන් සිදුවීම පිළිබඳව ගුවන් මගීන් විමතිය පලකර තිබෙනවා.

වේගවත් ම වානිජ ගුවන් ගමන වර්ජින් ඇමරිකා යානාවකින්

පසුගිය දා ඇමරිකාවේ ලොස් ඇන්ජලීස් සිට ලන්ඩන් බලා පැමිනෙමින් තිබූ වර්ජින් ඇමරිකා ගුවන්සේවයේ B 787 ගුවන් යානාවක් සැලසුම් කල කාලයට වඩා මිනිත්තු 48 කට පෙර සිය ගමනාන්තයකට ලගා විය. මෙම යානාව පැයට සැතපුම් 801 ක වේගයෙන් ගමන් කර ඇති අතර එය ගුවන් යානාවේ නියමිත වේගයට වඩා පැයට සැතපුම් 200 ක් පමන ඉක්මවා ගිය වේගයකි.සාමාන්‍යයෙන් B 787 ගුවන් යානාවකට පැයකට උපරිම ලෙස සැතපුම් 587 ක පමන වේගයක් අත්කරගත හැකිය.

ඇමරිකාව ඩ්‍රෝන නීති යථාවත් කරයි

ඩ්‍රොන යානා මෙහෙයුම් කටයුතු සංකීරණ තත්වයකට පත්වෙමින් තිබෙන හෙයින් ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමුකල ෆෙඩරල් ගුවන්සේවා පරිපාලනය නව නීති ගෙන එන්නට සූදානම් වන බව නිවේදනය කලා.ඒ අනුව ඩ්‍රෝන යානාවට හිමි ලියාපදිංචි අංකය පිටතට හොඳින් දර්ශණය වන සේ යානා බඳෙහි සටහන් කල යුතු වන අතර මෙම නීතිය නුදුරේ සිටම ක්‍රියාත්මක වනු ඇත. ෆෙඩරල් ගුවන්සේවා පරිපාලන ගුවන්සේවා නීතීන් අනුගමනය කරනු ලබන රටවල් බොහෝ ප්‍රමානයක් ද මෙම යාවත්කාලීන නීති තම ගුවන්සේවා නියාමන ආයතන ඔස්සේ හඳුන්වා දෙනු ඇත.ඩ්‍රෝන සංකල්පය යහපත් සිතින් හඳුන්වා දුන්න ද එහි භාවිතය බොහෝ තර්ජනාත්මක සහ නොගැලපෙන අයුරින් සිදුකිරීම මෙවන් නීති යාවත්කාලීන කිරීමකට තමන් ඉක්මනින් පෙළඹ වූ බව ෆෙඩරල් ගුවන්සේවා පරිපාලන ආයතනය පවසා තිබේ.

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් ඉංජිනේරු කණ්ඩායම තවත් සාර්ථක කඩඉමක් පසුකරයි

ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයට මෑතක දී එක්වූ නව එන්ජින් මාදිළි (neo) එයාර්බස් ගුවන් යානා සංචිතයේ ප්‍රථම C-Check පරික්ෂණය සාර්ථකව අවසන් කර තිබෙනවා. ප්‍රථමයෙන් ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය ලබාගත් 4R-ANA ලියාපදිංචි අංක දරන A 320neo ගුවන් යානාව මෙලෙස පරික්ෂණයට ලක්කර ඇතිතේ කටුනායක පිහිටි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් ඉංජිනේරු සහ නඩත්තු පරිශ්‍රයේ දීය.සෑම ගුවන් පැය 4000 දීම මෙම පරික්ෂාව A 320 ගුවන් යානාවක් සඳහා සිදුකල යුතු බවට නිශ්පාදක එයාර්බස් සමාගම නිර්දේශ කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් මෙම පරික්ෂාව සිදුකිරීම සඳහා ශ්‍රීලංකන් ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා කිරීමේ ඒකකය (SriLankan Maintenance & Repair Organization) අනුමත ආයතනයක් ලෙස නම් කර තිබෙනවා. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් නඩත්තු සහ ඉංජිනේරු අංශය යුරෝපීය ගුවන් ආරක්ෂණ ඒජන්සියේ (EASA) සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සහතික ලත් ආයතනයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන අතර එයාර්බස් මාදිළි ගුවන් යානා නඩත්තුව සහ අළුත්වැඩියා කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ අනුමත ලත් එකම ආයතනය ලෙස ද ක්‍රියාත්මක වෙයි.

වැසිකිළිය කියා හදිසි දොරටුව විවෘත කරලා

පාකිස්තාන ගුවන්සේවයේ මැන්චැස්ටර් සිට ඉස්ලාමාබාද් බලා පිටත්වීමට නියමිතව තිබූ ගුවන් යානාවක සිටි මගී කාන්තාවක වැසිකිළි දොරටුව යැයි සිතා එම යානාවේ හදිසි දොරටුව විවෘත කිරීම හේතුවෙන් ගුවන් ගමන පැය 7 ක් ප්‍රමාද කරන්න සිදුවී ඇත. මෙම අවස්තාවේ යානාව ගුවන්ගත කිරීමට සූදානම්ව සිට ඇති අතර මගීන් 37 ක් සහ කාර්‍යමංඩලය සාමාජිකයන් මෙම B 777-300 යානාවේ සිට ඇත.

පිරිනැමීමේ (Delivery) ගුවන් ගමනේ දීම එන්ජිමේ ගැටළුවක්

වියට්නාම ගුවන්සේවය විසින් ඇනවුම් කර තිබූ A321neo ගුවන් යානාවක් ජර්මනියේ සිට වියට්නාමය දක්වා පිරිනැමීමේ (Delivery) ගුවන් ගමන සිදුකරමින් තිබිය දී එහි එක් එන්ජිමක සිදුවූ කාර්මික දෝශයක් හේතුවෙන් පාකිස්ථානයේ ලාහෝර් හි ගුවන්තොටුපොලක් වෙත ගොඩබස්සවන්නට කටයුතු කර තිබුනා.යානාව අසර්බයිජාන් හි සැලසුම් කල තාක්ෂණික නැවතුමෙන් පසු වියට්නාමය බලා ගමන් අරඹා මද වේලාවකින් මෙම දෝශය හඳුනාගත් නියමුවන් ලාහෝර් වෙත ගොඩබස්සවන්නට කටයුතු කල අතර මෙවැනි අවස්ථා ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ වාර්තා වන්නේ ඉතා කලාතුරකිනි.

ලුක්ලා ගුවන් අනතුරින් තිදෙනෙකු මරුට

ලොව ත්‍රාසජනක ගුවන්තොටුපොළ කිහිපය අතරින් එකක් වන නේපාලයේ ලුක්ලා ගුවන්තොටුපොළේ දී ගුවන්ගත කිරීමට සූදානමින් තිබූ L-410UVP-E20 යානාවක් ධාවන පථයෙන් ලිස්සා ගොස් අසල නවතා තිබූ හෙලිකොප්ටර යානාවක ගැටීමෙන් තිදෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇත. මෙම අනතුරින් යානාවේ නියමුවා සහ ආරක්ෂක නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු මියගොස් ඇති අතර සහායක නියමුවා සහ තවත් දෙදෙනෙකු තුවාල ලබා ඇත. මුහුදු මට්ටමින් අඩි 9334 ක් උසින් පිහිටි ලුක්ලා ගුවන්තොටුපොළ වටා කඳුකර කලාපයක් පවතින අතර බොහෝ අවස්ථාවල දැඩි මීදුම් සහිත තත්වයක් සහ සුලං ප්‍රවාහයන් පවතී.

පනස් වසරක් සපුරන ලොව ප්‍රථම දෙමහල් ගුවන් යානාව B 747

ලොව ප්‍රථම දෙමහල් ගුවන් යානාව වන බෝයිං සමාගමෙහි නිශ්පාදිත B 747 ගුවන් යානාව සිය 50 වන ජන්ම දිනය පසුගිය දා සනිටුහන් කලා. 1969 වසරේ පෙබරවාරි මස 09 වන දින සිය මංගල පියසැරිය සිදුකල B 747 යානාව ඉන් වසරකින් පසු ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා එක්කලේ ඇමරිකානු පෑන්එම් ගුවන් සේවය හරහායි.තවමත් නිශ්පාදන තත්වයේ පවතින B 747 ගුවන් යානාව මේ වන විට ඒකක 1550 ක් පමන නිපදවා මෙහෙයුම් සඳහා එක්කර අවසන් නමුත් වර්ථමානය වන විට ද ඇනවුම් ලැබෙමින් පැවතීම විශේෂත්වයකි.එමෙන්ම ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයාගේ නිල ගුවන් යානාව වන AirForce One ද B 747 මාදිලි ගුවන් යානාවකි. එයට අමතරව නාසා ආයතනය ද B 747 SP යානාවත් සංවර්ධනය කර සිය සොෆියා ව්‍යාපෘතිය සඳහා යොදවාගැනීම B 747 ගමන් මගෙහි සුවිශේෂි කඩඉම් ලෙස සටහන් කල හැකිය.ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන්සේවය ලෙස පැවති එයාර් ලංකා ගුවන් සේවය ද B 747 ගුවන් යානා සිය සංචිතයේ තබා ගනිමින් දීර්ඝ ගුවන් මෙහෙයුම් සිදුකරන ලදි. වර්ථමානය වන විට B 747 ගුවන් යානා 460 ක් පමන ලොව පුරා ගුවන් මෙහෙයුම් වල නිරතවන අතර ඉන් බහුතරය ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා යොදාගනී. බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් සේවය ලොව වැඩිම B 747 ගුවන් යානා ප්‍රමාණයක් සිය සංචිතයේ රඳවා ගනිමින් මෙහෙයුම් සිදුකරයි.

බෝයිං 747 යානාවකින් අවන්හලක අපූර්ව අත්දැකීමක් විඳින්න

නෙදර්ලන්ත රාජකීය ගුවන්සේවය භාවිතා කල B747-400 (city of Bangkok) යානාවක් පසුගිය දා සුප්‍රසිද්ධ යුරෝපීය හෝටලයක් වන Corendon විසින් මිලදී ගෙන තම පරිශ්‍රය තුල ස්ථානගත කරන්නට කටයුතු කරනු ලැබුවා. නෙදර්ලන්ත Schiphol ගුවන්තොටුපළේ සිට කිලෝමීටර 12 ක් දුරින් වූ මෙම හෝටලය වෙත යානාව ගෙනයනු ලැබූයේ මාර්ගයක් ඔස්සේ වන අතර මෙම මෙහෙයුම සඳහා දින පහක කාලයක් ගත කරන්නට සිදුවී තිබෙනවා. ටොන් 160 පමන බරින් යුතු යානාව ඇදගෙන යාම සඳහා කිලෝවොට් 390 ධාරිතාවයෙන් යුත් ජනකයන් 02 ක් භාවිත කර තිබූ අතර එහි ආධාරක වාහානය සඳහා රෝද 190 ක් සවිකර තිබිණ. තම පාරිභෝගිකයන් හට නවමු ආකාරයේ අත්දැකීමක් මෙම යානාව ඔස්සේ ලබාදීම අපේක්ෂාව බව කැරුබාදබ හෝටල් සමාගම ජාත්‍යන්තර මාධ්‍ය වෙත පවසා තිබෙනවා.

පළිබෝධ මර්දනය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථමවරට ඩ්‍රෝන තාක්ෂණය යොදා ගැනීමට පරික්ෂණ

පළිබෝධ මර්දනය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථමවරට ඩ්‍රෝන තාක්ෂණය යොදා ගැනීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව සොයාබැලීමට කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කල අතර එයට සමගාමීව සේනා නමැති දළඹු විශේෂය මර්දනය සඳහා ඩ්‍රෝන තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගැනීම මගින් කෘමිනාශක ඉසීමේ පරීක්ෂණ කටයුතු ගලෙන්බිඳුණුවැව බඩඉරිඟු වගාව ආශ්‍රිතව සාර්ථකව සිදුකෙරිණි.මෙම වැඩපිළිවෙල සාර්ථක වන්නේ නම් මහ පරිමාණයෙන් බඩඉරිඟු වගා කර ඇති ප්‍රදේශවලට ද ඩ්‍රෝන තාක්ෂණයෙන් කෘමිනාශක දියර ඉසීමේ ක්‍රමවේදය යොදා ගැනීමට කෘෂිකර්ම අමාත්‍යංශය තීරණය කර ඇත.

ලොව විශාලතම ගුවන් යානාවේ පර්යේෂණ පියසැරිය සාර්ථකයි

පියාපත් අතර පරතරය අතින් ගත් කල ලොව විශාලතම ගුවන් යානාව ලෙස සැලකෙන Stratolaunch සමාගමෙහි නිශ්පාදිත ගුවන්යානාවෙහි ප්‍රථම පර්යේෂණ පියසැරිය කැලිෆෝනියාවේ මෙජෝව් කාන්තාර ගුවන්තොටුපොලේ දී සාර්ථකව පවත්වන ලදි. මෙම යානාවේ පියාපත් අතර පරතරය මීටර 117 ක් පමන වන අතර වර්ථමානයේ දී ලොව දැවැන්තම මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානාවේ පියාපත් අතර පරතරය මෙන් 1.5 ගුණයකි. එන්ජින් 06 ක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් යානාව සතුව ගුවන් බඳ (Fusalage) දෙකක් පැවතීම ද සුවිශේෂී කාරණාවකි.

ගුවන්සේවාවට හිසරදයක් වූ කුරුළු ප්‍රහාර

ගුවන් මෙහෙයුම් සඳහා කුරුල්ලන්ගෙන් සිදුවන බලපෑම් දිනෙන් දින ඉහළ යන බව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය පවසයි. පසුගිය වසරේ දී පමනක් ඇමරිකානු ගුවන් ගමන් වාර 14 661 ක කුරුල්ලන් ගැටීමේ සිද්ධින් වාර්තා වී ඇති අතර එය දෛනික ව සලකා බැලූ කල සිදුවීම් 40 ක් පමන වේ. මෙය ගුවන් සමාගම් වල මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සෘජු බලපෑමක් ඇති කරනු ලබන අතර ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදය, නඩත්තු වෙනුවෙන් අමතර මුදලක් දැරීමට සිදුවීම වැනි කරුණු ඒ අතර ප්‍රධාන වේ. කෙසේවෙතත් මේ වෙනුවෙන් වාර්ෂිකව වැය වන මුදල ඩොලර් බිලියන 1.2 කි.

2018 වසරේත් මෙරටට පැමිනි සංචාරකයන්ගේ ඉහළ වර්ධනයක්

වර්ෂිකව ඉහළ යන මෙරටට පැමිනෙන සංචාරකයන්ගේ ප්‍රමාණය 2018 වර්ෂයේ ද ඉහළ වර්ධනයක් පෙන්වා ඇති බව සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය පවසයි. ඒ අනුව පසුගිය වර්ෂයේ සංචාරකයන් 2 333 796 ක් මෙරටට පැමින ඇත්තේ 2017 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 10.3 % ක වර්ධනයක් අත්කර දෙමිනි.වසර 2020 වන විට මිලිනය 2.5 ක සංචරකයන් ප්‍රමාණයක් මෙරටට පැමිනෙතැයි සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය අපේක්ෂා කරයි.

ලොව විශාලතම ගුවන් යානා එන්ජිම

ලොව විශාලතම ගුවන් යානා එන්ජිම ලෙස B 777X ගුවන් යානාව වෙනුවෙන් නිපදවූ GE9X එන්ජිම බව බෝයිං සමාගම ප්‍රකාශ කර ඇති අතර එහි විශ්කම්භය 340 cm ක් පමන වේ. මෙම එන්ජිම ගුවන් යානාවේ ගුවන් බඳෙහි වට ප්‍රමාණයට සමාන වේ.

ඉඩෙල්වෙයිස් සූරිච් කොළඹ සෘජු ගුවන් ගමන සේවා අරඹයි

ස්විස්ටර්ලන්ත ගුවන්සේවය ඉඩෙල්වෙයිස් ගුවන්සේවය හා කොඩ්ශෙයාර් ගිවිසුමකට එක්වෙමින් එරට සූරිච් නගරයේ සිට කොළඹ දක්වා සෘජු ගුවන් ගමන සේවා ආරම්භ කරන ලදි. ලොව පුරා සංචාරක ආකර්ශනීය ගමනාන්ත වෙත සූරිච් සිට ගුවන්ගමන් සේවා ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන ඉඩෙල්වෙයිස් ගුවන්සේවය තම නවතම ගමනාන්තය ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තෝරා ගැනීම මෙරට සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ නව කඩඉමකි.

සතියකට දින දෙකක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සේවාව සඳහා නවීකරනය කර ලද ආසන පද්ධතීන් තුනකින් සමන්විත A 340 ගුවන් යානාවක් භාවිත කරයි.

තායි එයාර් ඒෂියා කොළඹට ගුවන් ගමන් අරඹයි

තායි එයාර් ඒෂියා ගුවන් සමාගම 2018 දෙසැම්බර් 14 සිට බැංකොක් සිට කොළඹ දක්වා ගුවන් ගමන් සේවා ආරම්භ කරන ලදී. එය සනිටුහන් කරමින් ගුවන් ගමන් අංක AIQ 140 (HS-CBC) දරන යානාව A 320neo යොදාගනිමින් මංගල ගුවන් ගමන කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ වෙත පැමිනියේ ය.සතියකට සිව් වතාවක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන මෙම ගුවන් ගමන් සේවාවේ ආරම්භය වෙනුවෙන් පසුගිය කාලයේ සුවිශේෂී ප්‍රවර්ධන වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක විය.

මුතුරාජවෙල හදිසි ගින්න නිවීමට එක්වූ MI-17 යානාව සහ කාර්යමණ්ඩලය

මුතුරාජවෙල රක්ෂිතයේ ඇතිවූ හදිසි ගින්නක් නිවීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට අයත් MI-17 හෙලිකොප්ටර් යානාවක් යොදවා ගන්නා ලදි.මෙම යානාවේ වරකට ලීටර 2400 ක ධාරිතාවයෙන් යුත් බහාලුමක ජලය රැගෙන ගොස් ගිනි නිවීම් කටයුතු සඳහා භාවිත කල හැකි අතර එම ගින්න නිවා අවසන් වන විට අවස්ථා 8 ක දී ජලය එලෙස ගෙනගොස් භාවිත කර තිබින.

ඡායාරූපය - ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදා මාධ්‍ය අංශය

ටොන් 127 ක් බරැති බෝයිං 787 ගුවන් යානාවක් ඇදගෙන ගොස් ලෝක වාර්තාවක් පිහිටුවයි

රෝද පුටු මත හිඳිමින් ආබාධිත පුද්ගලයන් 98 දෙනෙකු පසුගිය දා තරමක වෙනස් ආකාරයේ ලෝක වාර්තාවක් පිහිටවනු ලැබුවා. ඒ ලන්ඩන් හීත්‍රෝ ගුවන්තොටුපළේ දී. ටොන් 127.6 ක බරින් යුත් බෝයිං 787 ගුවන් යානාවක් මීටර 100 ක දුරක් ඉදිරියට ඇදගෙන යාම තමයි ඔවුන්ගේ ඉලක්කය වී තිබූයේ. මෙයට පෙර 2011 වසරේ දී ටොන් 67 ක් බරැති හර්කියුලිස් ගුවන් යානාවක් මීටර 102 ක් ඇදගෙන ගොස් තබා තිබූ වාර්තාව ඒ අනුව බිඳ දමන්නට ඔවුන් හැකියාව ලැබී තිබෙන බවයි විදෙස් මාධ්‍ය වාර්තා කලේ.

ෆීජි ගුවන් සේවය B737 MAX ගුවන්යානා මෙහෙයුම් සඳහා එක්කල මොහොත

ෆීජි ගුවන් සේවය විසින් ඇනවුම් කරන ලද B737 MAX ගුවන්යානා අතරින් ප්‍රථම ගුවන්යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරනු ලැබූවා. මෙම අවස්ථාව සංකේතවත් කරමින් පැවති උත්සවයේ දී එරට අනන්‍යතාවය විදහා දැක්වෙන අන්දමින් ඉදිරිපත් කල අංගයකි මේ

වෙනසක් ඇතිකල ෆ්ලෑෂ් මොබ් (Flash Mob)

පසුගිය දා මෙරටට බැංකොක් කොළඹ දෛනික ගුවන් ගමන් ඇරඹූ තායි ලයන් එයාර් ගුවන් සේවයේ මංගල ගුවන් ගමන පිළිගැනීම කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ පරිශ්‍රයේ සංවිධානය කර තිබූ පිළිගැනීමේ උත්සවය කාගේත් කථා බහට ලක්වුනා. එයට හේතුවූයේ ගුවන්තොටුපළ බිම් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් පිරිසක් එක්ව ඉදිරිපත් කල නර්ථන අංගයයි (Flash Mob). මෙවැනි අංගයක් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළක ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ ප්‍රථම වතාව ලෙසයි එම අවස්ථාව ඉතිහාසයට එක්වන්නේ. බොහෝවිට මෙවැනි අංග (Flash Mob) උත්සව අවස්ථාවන් සඳහා එක්කරනු ලබන්නේ අමුත්තන් හෝ පාරිභෝගිකයන් හට උණුසුම් පිළිගැනීමක් ලබාදීමට මෙන්ම ප්‍රථම අවස්ථාවේම නොමැකෙන සටහනක් ඔවුන්ගේ සිතේ තබන්නටයි.අපට නුහුරු නමුත් මෙවැනි අංග (Flash Mob) ලොව පුරා ගුවන්තොටුපළ වල කාර්යමණ්ඩල හෝ ගුවන් සේවක සේවිකාවන් එක්ව ඉදිරිපත් කරනු ලබනවා.

චීනයට පමනක් බෝයිං යානා 2000 යි

බෝයිං ගුවන්යානා නිෂ්පාදන සමාගම විසින් නිපදවන ලද මගී ප්‍රවාහන ගුවන් යානා අතරින් චීනයට ලබාදෙන 2 000 වන ගුවන්යානාව පසුගිය දා Xiamen Airline වෙත පිරිනමනු ලැබූවා. එම ගුවන්යානාව B 737 MAX යානාවකි

චීනයේ නිශ්පාදිත 400 වන A 320 ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරයි

චීනයේ ටැංජන් හි පිහිටි එයාර්බස් නිශ්පාදන කර්මාන්තශාලාවේ නිශ්පාදිත 400 වන A320 ගුවන් යානාව මෙහෙයුම් සඳහා එක්කරන ලද අතර එම ගුවන් යානාවේ හිමිකරු බවට චීන ජාතික ගුවන්සේවය පත්විය.PW1100G මාදිළියේ එන්ජින් ද්විත්වයක් යටතේ ජවය සැපයෙන මෙම ගුවන් යානාව A 320neo මාදිළියේ යානාවකි.

නව පින්තාරුකරණයකින් එන 787 වන බෝයිං 787 ගුවන් යානාව

බෝයිං ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගම මගින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන B787 ගුවන්යානා මාදිළියේ 787 වන ගුවන්යානාව මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා එක්කිරීමට කටයුතු සූදානම් කරනු දකින්නට ලැබුණා.

මෙම ගුවන්යානාවේ සාඩම්බරණීය ගැනුම්කරු වූයේ චීනය කේන්ද්‍ර කරගත් චයිනා සදර්න් ගුවන් සේවයයි

ඉන්දියානු සාගර කලාපයට පැමිණෙන ප්‍රමුඛයා බවට ජාතික ගුවන්සේවය පත්වෙයි

ජාතික ගුවන්සේවය වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය 25 වන වරට පවත්වන ලද World Travel Awards සම්මාණ උළෙලේ දී ඉන්දියානු සාගර කලාපයට පැමිනෙන ප්‍රමුඛතම ගුවන්සේවය ලෙස සම්මාණ දිනාගන්නා ලදි. ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය අඛණ්ඩව තෙවන වරටත් දිනාගත් මෙම සම්මාණය සඳහා ලොව ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන් සමාගම් රැසක් තරඟ කරන ලදි. එමෙන්ම ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවය පසුගිය දා Asia’s Leading Airline to the Indian Ocean’ සහ ‘Asia’s Leading Marketing Campaign සම්මාණ සඳහා ද පාත්‍ර විය.

ලන්ඩන් ගැට්වික් පැය 32 ක් වසා දැමූ ඩ්‍රෝන යානාව

තර්ජනාත්මක ලෙස ලන්ඩන් ගැට්වික් ගුවන්තොටුපළ ආසන්නයෙන් කිහිපවිටක් පියාසර කල ඩ්‍රෝන යානාවක් හේතුවෙන් පැය 32 ක පමන කාලයක් ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම් කටයුතු අත්සිටුවන්නට ලන්ඩන් බලධාරීන් හට සිදුවුනා. මෙම සිදුවීම හේතුවෙන් මගීන් 110 000 ක පමන ප්‍රමාණයක් ගුවන්තොටුපළෙහි අවතැන්වූයේ ගුවන් ගමන් වාර 750 ක් පමන අවලංගුවීම හේතුවෙනි

නත්තල් සිරියෙන් හැඩකල ඊසි ජෙට් ගුවන්යානාව

නත්තල් උත්සවය තේමා කරගනිමින් යුරෝපීය ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන්සේවාවක් වන ඊසි ජෙට් සමාගම විසින් A320 ගුවන් යානාවක් වර්ණවත් විදුලි බුබුළු යොදාගනිමින් ආලෝකමත් කලා. අලංකාර විදුලි බුබුළු 850 000 ක් පමන මෙම ගුවන් යානාව වර්ණවත් කිරීමට යොදාගෙන තිබූ අතර එය මහජන ප්‍රදර්ශණයට ලන්ඩන් හි ලූටන් ගුවන්තොටුපළේ දී එක්කරනු ලැබූවා.මෙම අවස්ථාව නත්තල් උත්සවයක් වෙනුවෙන් වැඩිම විදුලි බුබුළු ප්‍රමාණයක් යොදාගනිමින් ගුවන්යානාවක් ආලෝකමත් කල අවස්ථාව ලෙස ද සටහන් වන බව විදෙස් මාධ්‍ය වාර්තා කලා.

අපිලිවෙලට ගුවන් භාණ්ඩ හැසිරවූ දෝහා ගුවන්තොටුපොළ

ගුවන් යානාවේ සමතුලිතතාවය නොසලකා ගුවන්භාණ්ඩ ඉවත් කල දෝහා ගුවන්තොටුපොළ ගුවන්භාණ්ඩ අංශයේ සේවකයන් පිරිසක් හේතුවෙන් ඉරාන ෆාර්ස් Fars ගුවන්සේවයේ B747 යානාවක් ගුවන්තොටුපොලේ දී අනතුරට ලක්ව තිබූයේ පහත අයුරිනි.

යානාවේ ඉදිරිපස භාණ්ඩ පමණක් අපිලිවෙලට සහ අනුමත ක්‍රමවේදයන්ගෙන් පරිභාහිරව ඉවත් කිරීම මෙයට හේතුවයි.

ඇමරිකාවට ලබාදෙන ප්‍රථම A321neo ගුවන් යානාව

ඇමරිකානු ගුවන් සේවය වෙනුවෙන් නිශ්පාදිත A321neo ගුවන් යානාව එයාර්බස් හි ජර්මනියේ පිහිටි හම්බර්ග් කර්මාන්තශාලාවේ දී පිරිනැමීමට සූදානම් කර තිබූයේ පහත අයුරිනි.මෙම යානාව ඇමරිකාව වෙත ලබාදෙන ප්‍රථම A321neo ගුවන් යානාවයි

එක් දිනෙක දී ගුවනේ රැඳුන ඉහළතම ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව

දිනකට ගුවනේ සැරිසරන ගුවන් යානා ප්‍රමාණය ඉතා ඉහළ අගයක් ගන්නවා. සාමාන්‍යයෙන් පැයක දී සැලසුම්ගත ව ගුවනේ පියාසර කරන ගුවන් යානා ප්‍රමාණය පැයක දී 19 000 ක් පමන වේ. ලොව ප්‍රමුඛතම ගුවන් ගමන් සජීවීව පිරික්සනු ලබන ආයතනයක් වන Flightradar24 හි දත්තයන්ට අනුව 2018 ජුනි මස 30 දින ප්‍රථම වරට දිනෙක දී ගුවනේ සැරිසැරූ ගුවන් යානා ප්‍රමාණය 200 000 ඉක්මවූ අතර එය සංඛ්‍යාත්මකව 202 154 ක අගයකි. ඇතැම් අවස්ථාවලදී එදින පැයක දී ගුවන්යානා 25 000 ඉක්මවූ ප්‍රමාණයක් ගුවනේ සැරිසරා තිබීම ද තවත් සුවිශේෂි කරුණකි. එමෙන්ම ඉහත ගුවන් යානා ප්‍රමාණයන් හට ගුවන් හමුදා යානා හෝ පුහුණු ගුවන් යානා වල ගමන් වාර ඇතුලත් නොවීය

ඩොමිනිකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ නවතම සාමාජිකයා වෙයි

ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය නියාමනය වෙනුවෙන් පිහිටුවාගන්නා ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ නවතම සාමාජිකයා බවට ඩොමිනිකාව පත්ව ඇත. ඒ අනුව මේ වන විට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකයන් ප්‍රමාණය 193 ක් වන අතර ශ්‍රී ලංකාව 1948 වසරේ ජුනි මස 01 දින චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තැබීමෙන් පසු එහි සාමාජිකත්වය ලබාගන්නා ලදි.

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය
(සරළ මූලික හැඳින්වීමකි)

ගුවන් භාණ්ඩ (Air Cargo) යනු ගුවනින් ප්‍රවාහනය කරණ හෝ ප්‍රවාහනයට නියමිත භාණ්ඩ, ද්‍රව්‍යය හෝ තැපැල් භාණ්ඩ වේ.

රයිට් සහෝදරයින් විසින් අහස විනිවිදීමේ කලාව ලොවට හෙළිකරදුන් පසු, එය තමාගේ ප්‍රයෝජනයට යොදා ගන්නා ආකාරය ප්‍රගුන කිරීමට ගත් උත්සහායේදී එමගින් වඩාත් කාර්යක්ෂමව හා අඩු කාලයකදී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ යෙදිය හැකිබව හඳුනා ගන්නා ලදි.

මෙම ක්‍රියා වලිය මුලින්ම ප්‍රායෝගිකව සිදු කළ බවට වාර්ථා වන්නේ 1910 සැප්තැම්බර් 07 වන දින ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයෙහි ඩේටෝන් (Dayton) සිට ඔහොයියෝ ප්‍රාන්තයේ කොළොම්බස් (Columbus" Ohio) අතර කි. මී. 105 ක් පමන දුරකට විනාඩි 57 තුලදී රාත්තල් 200 ක පමන බරක් ප්‍රවාහනය කිරීමයි.

මෙම සිදුවීමත් සමගම භාන්ඩ ප්‍රවාහනය පමනක් (Cargo Only) ඉලක්ක කරගත් ලෙස ගුවන්යානා සහ ගුවන් මෙහෙයුම් විවිධාංගී කරණය ආරම්භ වූවායයි දැක්විය හැක. (පළමු ගුවන් තැපැල් ප්‍රවාහනය වාර්තාවන්නේ 1911 පෙබරවාරි 18 වන දින ඉන්දියාවෙනි).

ගුවන්යානා වර්ගීකරණය ඉතා සරලව

මෙලෙස කාලයත් සමග ඉතාමත්ම වාණිජරූපීව ගුවන් භාන්ඩ ප්‍රවාහනය වර්ධනය වීමත් සමගම ක්‍රියාවලිය සංවිධානාත්මකව සහ ප්‍රමිතිගතව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අවශ්‍යතාවය ඉතා දැඩිලෙස වර්ධනය වීය. මේ සඳහා 1945 දී කියුබාවේ හවානා (Havana, Cuba) හීදී රැස්වූ රටවල් 31 ක ගුවන් සමාගම් 57 ක් විසින් IATA (International Air Transport Association) නමින් එකමුතුවක් නිර්මාණය කර, ගුවන් ප්‍රවාහනය සංවිධානාත්මකව සහ ප්‍රමිති ගතව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය ක්‍රියාවළිය සකස්කිරීම සඳහා පිහිටුවීය. IATA හී වර්තමාන සාමාජික සංඛ්‍යාව ගුවන් සමාගම් 290 දක්වා වර්ධණය වී ඉතාමත් සාර්ථකව ක්‍රියාත්මකවේ. IATA හී ප්‍රධාන පරමාර්ථය ලෙස සුරක්ෂිතතාවය (Safety), ආරක්ෂාව (Security) සහ වානිජමය ක්‍රියාවලිය එකම රටාවකට අනුව සිදුකිරීම (Simplify the Business) ලෙස ඉතාමත්ම සරළව දැක්විය හැක.

IATA සංවිධානය මගින්, ප්‍රවාහනයේ දී ගාස්තු සහ අනෙකුත් කටයුතු පහසු කිරීම සඳහා පෘතුවිය කොටස් 03 කට බෙදා දක්වයි. එනම්,

1. IATA Area 01

- උතුරු සහ දකුණු ඇමරිකානු මහද්වීප සහ අනුයාත දූපත්
- ග්‍රීන්ලන්තය, බර්මියුඩාව, දකුණු ඉංදීය කොදෙව් දූපත්
- කැරිබියන් මුහුද, හවායි දූපත්

2. IATA Area 02

- යුරෝපා මහද්වීපය
- මධ්‍යම ආසියාව
- අප්‍රිකාව

3. IATA Area 03

- දකුණු ආසියාව
- ගිණිකොණදිග ආසියාව
- නිරිතදිග ආසියාව
- ජපානය, කොරියාව

මෙලෙස ප්‍රමිති ගත කිරීම සහ සංවිධානාත්මක කටයුතු වලදී ගුවන් තොටුපල, ගුවන් සමාගම්, රටවල් හා නගර ලේබන වල දැක්වීමේදී සිදුවන වැරදීම් අවම කිරීම සඳහා ඉංග්‍රීසි හෝඩියේ කැපිටල් අකුරු යොදාගනිමින් සංකේත හඳුන්වා දෙණු ලැබීය (වගු අංක 01).

Code	City	Airport	Country
CLY	Calvi	Ste Catherine	France
CLZ	Calabozo	Calabozo	Venezuela
CMA	Cunnamulla	Cunnamulla	Australia
CMB	Colombo	Bandaranayake International Airport	Sri Lanka
CMC	Camocim	Camocim	Brazil
CMD	Cootamundra	Cootamundra	Australia
CME	Ciudad Del Carmen	Ciudad Del Carmen	Mexico
CMF	Chambery	Chambery	France
CMG	Corumba	Internacional	Brazil

වගු අංක 01

තවද, ප්‍රායෝගික භාවිතයේ පහසුව සඳහා ගුවන්යානා විවිධ ආකාරයෙන් වර්ගීකරණය කරණු ලබයි. එයින් වඩාත්ම ප්‍රචලිත වර්ගීකරණය වන්නේ බඳහි පළල (Body width) අණුව කරණු ලබන පටු බඳ ගුවන්යානා (Narrow Bodied aircraft) සහ පුලුල් බඳ ගුවන්යානා (Wide Bodied aircraft) ලෙස කරණු ලබන වර්ගීකරණය වේ.

Narrow Bodied aircraft

එකපෙළට ආසන 06ක් හෝ ඊට අඩුවෙන් පවතින ගුවන්යානා මෙම වර්ගීකරණයට අයත්වේ. මෙම වර්ගයේ ගුවන්යානා වල පහත තට්ටුවේ (Lower deck) බන්ඩ වශයෙන් භාන්ඩ ඇසිරීම කරණු ලබයි.

Wide Bodied aircraft

එකපෙළට ආසන 07ක් හෝ ඊට වැඩියෙන් පවතින ගුවන්යානා මෙම වර්ගීකරණයට අයත්වේ. මෙහිදී භාණ්ඩ ULD (Unit Load Devices) උපයෝගී කර අසුරණු ලබයි.

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේදී බහුලව භාවිතාවන පාරිභාෂිත වචන කිහිපයක නිර්වචන,

- Hold - ගුවන්යානයේ භාණ්ඩ ගෙනයාහැකි අවකාශය.
- Compartment - ගුවන්යානයේ භාණ්ඩ ගෙනයාහැකි අවකාශය බෙදාවෙන්කරන ප්‍රධාන කොටස්.
- Bay - Compartment එක බෙදණු ලබන අණු කොටස්.
- Deck - ගුවන්යානය බෙදා වෙන්කර ඇති තට්ටු (රූප සටහන 01).
- ULD - භාණ්ඩ රැසක් ගුවන්යානයේ ඇති සීමිත අවකාශය උපරිම ලෙස භාවිත කරමින් ඇසිරිය හැකි, විශේෂ ආකාරයකට, ගුවන්යානා මාදිළියට ආවේනික වූ විවිධ හැඩයෙන් යුතුව නිමවා ඇති බහාලුම් වේ. මෙම ගුවන් බහාලුම් (ULD), Containers, Pallets සහ Igloos ලෙස ආකාර 03 කින් යුක්ත වේ.

Container (ගුවන් බහාලුම්)

සම්පූර්න ලෙස ආවරණය වී ඇති විශේෂිත හැඩයන්ගෙන් යුක්ත යානා මාදිළියට විශේෂිත වූ ගුවන්යානයේ ඇසිරීම සඳහා නම්කරනලද විශේෂිත ස්ථානයන් ඇති බහාලුම් වේ. මේවා සහතික කරන ලද (Certified containers) සහ සහතික නොකරන ලද (Non-certified containers) ලෙස ආකාර දෙකකින් යුක්තවේ. තවද මෙම සෑම බහාලුමකටම විශේෂිත වූ හඳුනාගැනීමේ අංකයක් යොදා ඇත.

Pallets (ගුවන් භාණ්ඩ රඳවන පුවරු)

ගුවන් භාණ්ඩ රඳවන පුවරු යනු ගුවන්යානා සඳහා විශේෂයෙන් සැකසූ, ගුවන් බහාලුම් අවකාශයෙහි පොලවට සම්බන්දකර චලනය වීම වලක්වා ගැනීම සඳහා අගුලු දැමිය හැකි ආකාරයට සැකසූ පුවරුවේ. මෙම පුවරු මත භාණ්ඩ අසුරා එම භාණ්ඩ දැලකින් ආවරනය කර තබයි.

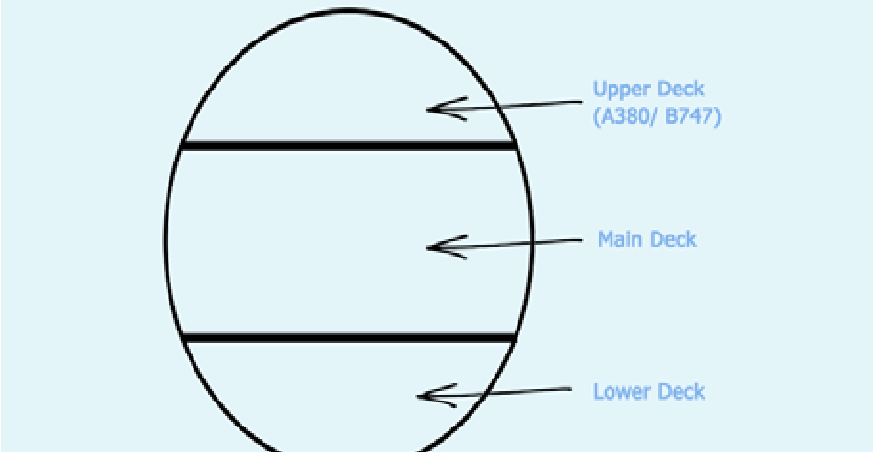
Igloos (ඉග්ලූ බහාලුම)

Pallets භාවිත කොට භාණ්ඩ ඇසිරීමේදී, එම භාණ්ඩ විශේෂිත වටිනාකමකින් හෝ ඉතාමත් සුලු සිදුවීමකින් හානි වීමට ඉඩ ඇතිවිට ආරක්ෂිත දැල් සමග ආවරනයක් යොදනුලබයි. එහිදී එහි හැඩය Igloo ආකාර වන නිසා එයට Igloo බහාලුම් යයි ව්‍යහාර කරණු ලබයි.

Igloo (ඉග්ලූ බහාලුම)

විවිධ බහාලුම් වර්ග (ULD Category)

හඳුනාගැනීමේ අංකයයහි ඇති පළමු සංකේතාක්ෂරයෙන් ULD වර්ගය නිරූපනය වේ.



රූප සටහන 01

උදාහරණ කිහිපයක්:-
A - Certified aircraft container
D - Non-certified aircraft container
F - Non-certified aircraft pallet
P - Certified aircraft pallet
J - Thermal non-structural igloo

පාදමෙහි ප්‍රමාන (Base dimension)
හඳුනාගැනීමේ අංකයයහි ඇති දෙවනි සංඛේතාක්ෂරයෙන් පාදමෙහි ප්‍රමාන (Base dimension) නිරූපනය වේ.

උදාහරණ කිහිපයක්:-

A - 2,235 x 175 mm (88 x 125 in)
F - 2,438 x 991 mm (96 x 117 ¼ in)
K - 1,534 x 1,562 mm (60.4 x 61.5 in)
P - 1,198 x 1,534 mm (47 x 60.4 in)

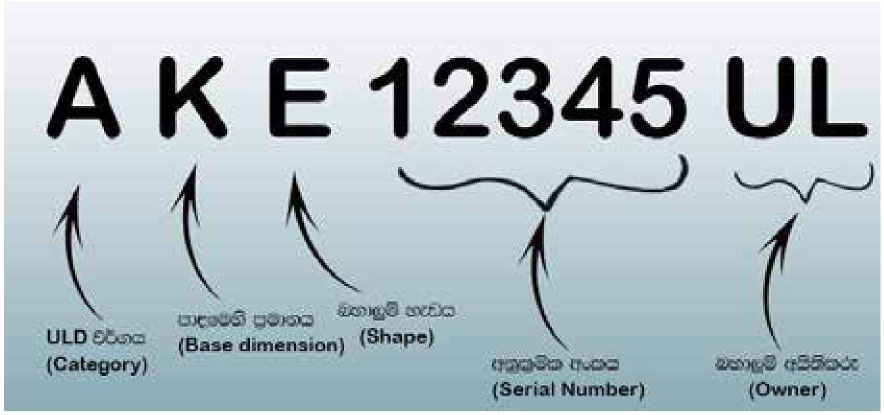
බහාලුම් හැඩය (Contour shape)
හඳුනාගැනීමේ අංකයයහි ඇති තෙවනි සංඛේතාක්ෂරයෙන් බහාලුම් හැඩය (Contour shape) නිරූපනය වේ. මෙම හැඩය බහාලුම් ඇසිරීමේදී ඉතාමත් වැදගත්වේ.

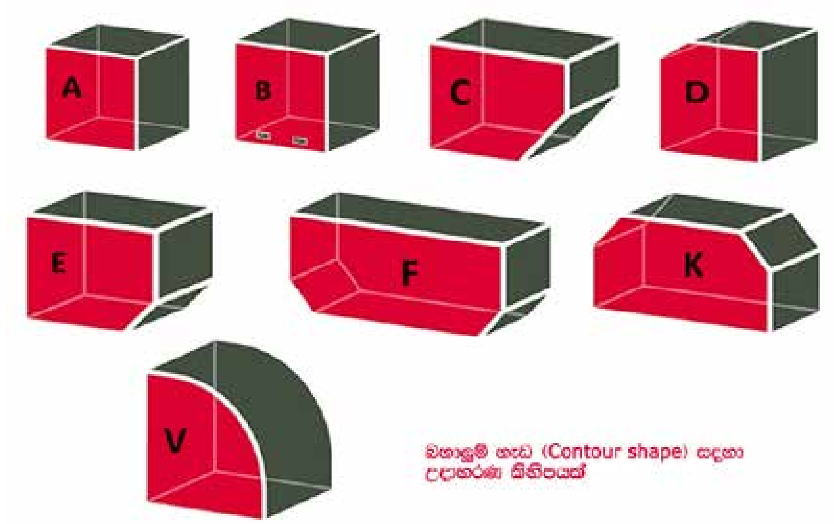
බහලුම් අයිතිකරු (Owner)
හඳුනාගැනීමේ අංකයයහි ඇති අවසාන සංඛේතාක්ෂර මගින් බහලුම් අයිතිකරු (Owner) නිරූපනය කරයි (වගු අංක 02). මෙම බහාලුම් සඳහා, එය මිලදී ලන්නා ආයතනය ඉහළ මිලක් ගෙවන බැවින් ඒවා ආයතනයේ වත්කම් ලෙස සටහන්වේ.

මෙලෙස ගුවන් භාන්ඩ ප්‍රවාහණයේ මූලික කොටස් සංෂිප්ත කර දැක්විය හැකිවේ. ඉදිරියේදී තවත් විස්තර බලාපොරොත්තු වන්න.

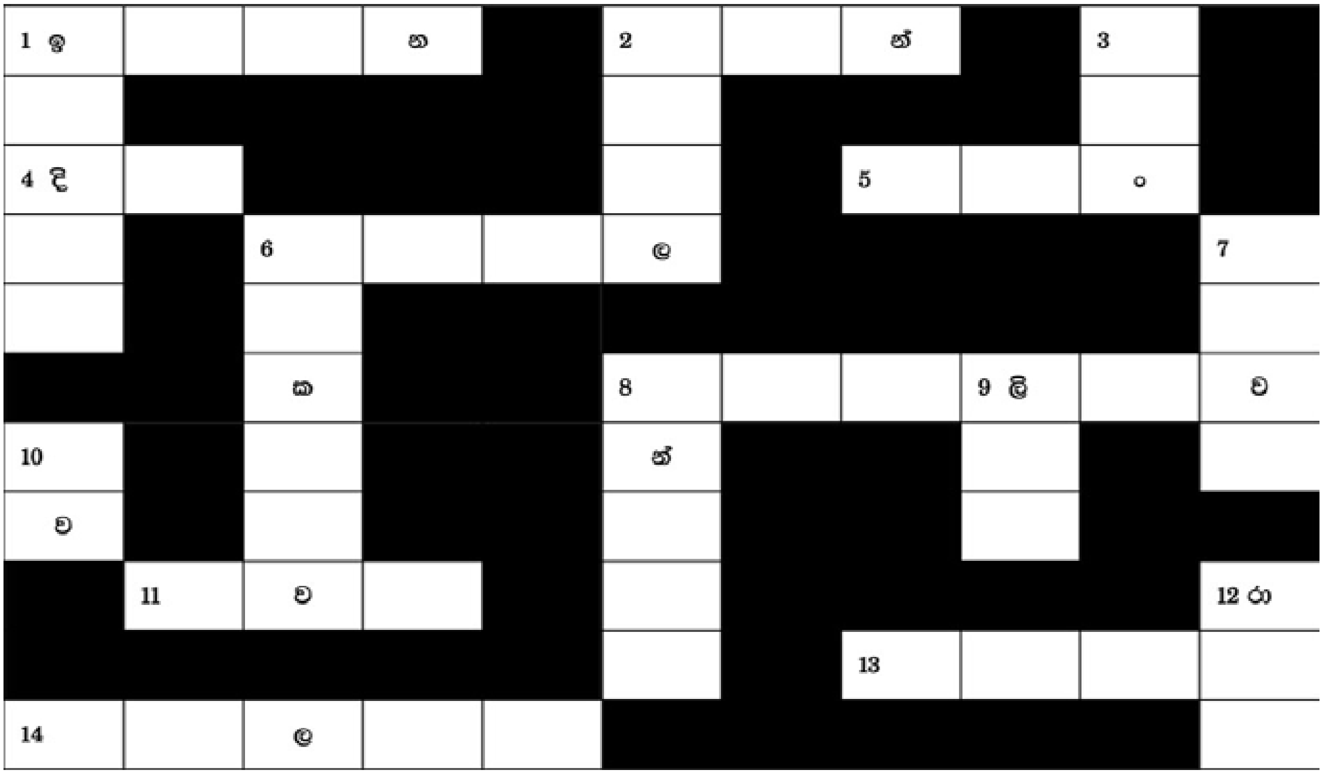
යොහාන් තෙන්නකෝන්

විශේෂිත හඳුනාගැනීමේ (බහාලුම්) අංකය (ULD identification code)





Airline Name	IATA Designator	3-Digit Code	ICAO Designator	COUNTRY/ TERRITORY
South African Airways	SA	083	SAA	South Africa
South African Express Airways	XZ		EXY	South Africa
SriLankan Airlines	**UL**	**603**	**ALK**	**Sri Lanka**
SunExpress	XQ*	564	SXS	Turkey
Suparna Airlines	Y8	871	YZR	China (People's Republic of)
Surinam Airways	PY	192	SLM	Suriname
SWISS	LX	724	SWR	Switzerland
Syrianair	RB	070	SYR	Syrian Arab Republic



නම :
පෞද්ගලික ලිපිනය :
දුරකතන අංකය :
පාසල :
පාසලේ දුරකතන අංකය :
පන්තිය :

....

[illegible]

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

පහළට

01 : ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වැඩිම ගුවන් ගමන් වාර සංඛ්‍යාවක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලබන රට වන්නේ
02 : ඉතිහාසයේ ජලතර ගුවන් යානා මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයකි
03 : ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ ගුවන් යානා නිශ්පාදන සමාගමකි
06 : සංවර්ධනය කර අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා කටයුතු වෙනුවෙන් මෑතකදී විවෘත කළ ගුවන්තොටුපොලකි.
07 : සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනය පිහිටා අත්තේ මෙම ප්‍රදේශයේ ය
08 : ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු නියාමනය හා සම්බන්ධ ආයතන වල මූලස්ථාන මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත
09 : ලොව සුපතල පුද්ගලික ජෙට් යානා නාමයකි
10 : ගුවන්යානා ඉන්දන ලෙස අනාගතයේ මෙම ඉන්දන භාවිත කිරීමට සිදුවනු ඇත
12 : ශ්‍රීලාංකීය ගුවන් ඉතිහාසය හා සබැඳුන රජ කෙනෙකි

හරහට

01 : ගුවන් යානාවක් පියාසර කරවීමට අවැසි ශක්තිය ලබාගැනීමට අත්‍යාවශ්‍ය දෙයකි
02 : ලොව ප්‍රථම සූර්ය ශක්තියෙන් ක්‍රියාකරන ගුවන්තොටුපොල මෙයයි.
04 උභයතර ගුවන් යානා ගොඩබිමෙහි මෙන්ම මෙම පෘෂ්ඨ මත ද මෙහෙයුම් සිදු කරනු ලබයි
05 : චීනයේ ප්‍රධානතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත.
06 : ශ්‍රී ලංකාවේ පිහිටි ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොලකි
08 : 54 වන ආසියානු ශාන්තිකර කලාපීය සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව මෙම රටෙහි පවත්වන ලදි
11 : ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාවට අයත් මෙම කලාපය නියාමනය කරනු ලබයි
13 : ලොව සුපතල ඇන්ටනෝව් ගුවන් යානා නිපදවනු ලබන රට වන්නේ
14 : ලොව කාර්යබහුලතම ගුවන්තොටුපොල මෙම නගරයේ පිහිටා ඇත

කොන්දේසි

1 මෙම ප්‍රහේලිකාවට විසඳුම් ලබාදිය හැක්කේ පාසැල් සිසුන් සඳහා පමණි.

2 ගුවන්සර සඟරාවෙහි 19 වන කලාපයෙන් සකසා ගත් ඡායා පිටපතක සම්පූරණ කරන ලද ඔබගේ නිවැරදි විසඳුම ඔබේම උත්සාහයක් බවට පාසලේ විදුහල්පතිතුමා/ විදුහල්පතිතුමිය විසින් සහතික කල යුතුය

3 සෑම විසඳුමක් සමගම කූපනය නිවැරදිව පුරවා ලියුම් කවරයක බහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත එවිය යුතු අතර ලියුම් කවරයේ වම් පස ඉහළ කෙළවරේ "ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 03" ලෙස සඳහන් කල යුතුය.

4 නිවැරදි විසඳුම 2019 අගෝස්තු 15 දිනට ප්‍රථම පහත ලිපිනයට එවිය යුතුය

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

5 නිවැරදි විසඳුම් අතරින් කුසපත් ඇදීමක් මගින් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 03 දෙනෙකු තෝරා ගැනේ.

6 "ගුවන්සර ප්‍රහේලිකාව අංක 03" හි නිවැරදි විසඳුම සහ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 20 වන ගුවන්සර කලාපයෙහි පළ කරනු ඇත.

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

ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන්

ගුවන්සර 17 වන කලාපය

සඳුනි භාග්‍යා
සාන්ත තෝමස් බාලිකා විදුහල
මාතර

ගුවන්සර 18 වන කලාපය

ජනන ඉඳුදද බංඩාර
සඳලංකා මධ්‍ය මහා විද්‍යාලය
පන්නල

කේ. ඩී. සඳුන් සිව්රු රන්සන
ශ්‍රී ධර්මාලොක මහා විද්‍යාලය
කැලණිය

ටී. ජී. රාමණායක
විජයබා මහා විද්‍යාලය
රොටුඹ, මාතර

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ, ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත ලෙස

කැනේඩියානු මහකොමසාරිස් එම්. ඒ. කේ. ගිරිහාගම මහතා පත්වෙයි.

කැනේඩියානු, ශ්‍රී ලංකා මහකොමසාරිස් එම්. ඒ. කේ. ගිරිහාගම මහතා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ, ශ්‍රී ලංකා නියෝජිතයා ලෙස පත්ව ඇති අතර එයට අදාල පත්වීම් ලිපිය 2019 පෙබරවාරි මස 19 වන දින ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මහලේකම් ෆන්ග් ලියු මැතිනියගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවති නිල හමුවක දී මහකොමසාරිස්තුමන් වෙත ප්‍රධානය කරනු ලැබීය.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ පාර්ශවකරුවෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාව සක්‍රීයව කටයුතු කරන ආකාරය, චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තැබීමෙන් එකඟ වී ඇති කරුණු මුදුන්පත් කරගැනීම වෙනුවෙන් රටක් ලෙස කටයුතු කරන ආකාරය සහ ඒ වෙනුවෙන් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව ද මෙම නිල හමුවේ දී මහකොමසාරිස්වරයා විසින් මහලේකම් ලියු මැතිනිය වෙත පැහැදිළි කර ඇත.

එමෙන්ම ඉදිරි මාස කිහිපය තුල ශ්‍රී ලංකාව විසින් පැවැත්වීමට සැලසුම් කර ඇති ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට අදාල වූ අනුමත පුහුණු වැඩසටහන් පිළිබඳව ද මහලේකම්තුමිය දැනුවත් කල මෙරට කැනේඩියානු මහකොමසාරිස්වරයා, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ ආශිර්වාද සහිතව ක්‍රියාත්මක වන කලාපීය ගුවන්සේවා සහයෝගීතා වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙහි ලා ශ්‍රී ලංකාව ලබාදෙන සක්‍රීය දායකත්වය ඉදිරියේ දී ද එලෙසින්ම ලබාදීමට කටයුතු කරන බවට ද ප්‍රකාශ කරන ලදි.

මෙහිදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මහලේකම්තුමිය ද අදහස් දක්වමින් පවසා ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය මගින් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ යහ පැවැත්ම සහ උන්නතිය වෙනුවෙන් හඳුන්වා දී ඇති සම්මත නිර්දේශයන් හා ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් ගන්නා අඛණ්ඩ වෑයම අගය කරන බවයි.

එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ සුවිශේෂී ආයතනයක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය 1944 වසරේ දී ආරම්භ කරන ලද්දේ චිකාගෝ සම්මුතියේ සඳහන් කරුණු ක්‍රියාවට නැංවීමේ අරමුණ පෙරදැරිව ය. වර්ථමානය වන විට රටවල් 192 ක් චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තැබීමෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ සාමාජිකත්වය ලබාගෙන ඇති අතර ගිවිසුම්ප්‍රකාරව සම්මත නිර්දේශයන් හා ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් කටයුතු කරනුයේ සුරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂිත, ආර්ථික වශයෙන් සුවදායි මෙන්ම පරිසර හිතකාමී ගුවන්සේවා කර්මාන්තයක් ලොවට දායාද කිරීමේ අරමුණිනි.

ඡායාරූපයේ දැක්වෙන්නේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ මහලේකම් ෆන්ග් ලියු මැතිනිය විසින් කැනේඩියානු, ශ්‍රී ලංකා මහකොමසාරිස්තුමන් වෙත පත්වීම් ලිපිය ප්‍රධානය කරන අවස්ථාවයි.

AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018

තරඟාවලිය හරහා ශ්‍රීලාංකීය නාමය ලොවට රැගෙන ගිය සුපුන් නිර්මාල්

ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් සහ ගුවන් යානා නඩත්තු තාක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රකාෂයට පත්වන ලොව ප්‍රමුඛපෙළේ ගුවන්සේවා සඟරාවක් වන AMT වාර්ෂිකව සංවිධානය කරනු ලබන AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018 තරඟාවලියේ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් පසුගිය දා ප්‍රකාශයට පත්කෙරුනා. මෙම තරඟාවලියේ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් තෝරාගැනීමේ දී ඔවුන් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් දක්වන්නා වූ දායකත්වය, විශේෂ කුසලතාවයන් වැනි කරුණු පිළිබඳව ඉතා සූක්ෂමව අවධානය යොමු කරනු ලබනවා. එමෙන්ම ලොව පුරා තරුණ ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් හට මෙම තරඟය සඳහා එක්වීමට අවස්ථාව පවතින අතර ඔවුන් ගුවන්යානා නඩත්තු අංශයෙන් එකිනෙකට වෙනස් විවිධ අංශයන් ඔස්සේ සිය දායකත්වය සපයා තිබීම ද අවශ්‍යතාවයකි.

මෙවර AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018 සඳහා ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් ඉදිරිපත් වූ සුපන් නිර්මාල් හට එම අංශයේ ජයග්‍රාහකයන් 40 දෙනා අතරට එක්වන්නට අවස්ථාව හිමිවී තිබෙනවා. ශ්‍රී ලංකාවට ජාත්‍යන්තර කීර්තියක් අත්කර දුන් මෙම අවස්ථාව පිළිබඳව සුපුන් නිර්මාල් සමගින් ගුවන්සර සිදුකල කථාබහකි මේ.

ප්‍රථමයෙන්ම ඔබ ගැන සඳහනක් කළොත්

මම පී. වී. සුපුන් නිර්මාල් මා ජීවත් වන්නේ ජා-ඇල ප්‍රදේශයේ. පාසැල් අධ්‍යාපනයෙන් පසුව ගුවන්සේවාව පිළිබඳව වැඩිදුර අධ්‍යාපනය ලබා දැනට සහකාර ගුවන්යෝග්‍යතා පරීක්ෂකවරයෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සේවය කරනු ලබනවා.

ඔබගේ පාසැල් කාලය සහ උසස් අධ්‍යාපනය පිළිබඳව සඳහන් කරමු

මම මූලික පාසැල් අධ්‍යාපනය ලැබූයේ කොටහේන ශාන්ත බෙනඩික් විද්‍යාලයේ. පසුව මා වත්තල ලයිසියම් ජාත්‍යන්තර පාසලට ඇතුලත් වුනා උසස් පෙළ විෂය ධාරාව හදාරන්න. එහිදී මා ගණිතය විෂය ධාරාව තෝරාගනිමින් හොඳින් අධ්‍යාපනය ලැබුවා. පසුව ගගන ඉංජිනේරු විද්‍යාව හදාරන්න රත්මලාන ශ්‍රීමත් ජෝන් කොතලාවල ආරක්ෂක විද්‍යාපීඨයට එක්වුනා. එහි උපාධිය සම්පූරණ කිරීමෙන් පසු තමයි මා ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය හා එක්වන්න අවස්ථාව උදාකරගනු ලබන්නේ.

එමෙන්ම මාගේ විශ්වවිද්‍යාල දිවියේ දී American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA) හි ශිෂ්‍ය සාමාජිකයෙකු ලෙසත් Royal Aeronautical Society හි ආශ්‍රිත සාමාජිකයෙකු (AMRAeS) ලෙසත් ක්‍රියාකාරීව කටයුතු කරන්නට අවස්ථාව සැලසුන අතර එම සංගම් ද්විත්වය මගින්ම සංවිධානය කරන ලද අන්තර්ජාලය ඔස්සේ පවත්වන දැනුවත්කිරීමේ සම්මන්ත්‍රණ (Webinars) සඳහා දායකත්වය සපයන්නටත් අවස්ථාව සැලසුනා.

ඔබත් කුඩා කාලයේ දී ගුවන්යානා වලට ඇළුම් කරන්න ඇති.

ඉතා කුඩා අවදියේ ඉදන්ම දිනපතා දකින ගුවන්යානා පියාසර කිරීමේ දර්ශණය නිසා එවැනි දැවැන්ත යානා කොහොමද ඉහළින් පියාසර කරන්නෙ කියන දේ පිළිබඳව අධ්‍යයනය කරන්න මට ලොකු ආසාවක් ඇතිවුනා. ඒ ඔස්සේ කරුණු සොයන්න පොත පත කියවන්න මා

යොමුවුනා. මාගේ පියා සේවය කලේ ගුවන්සේවාව හා සම්බන්ධ ආයතනයක. ඔහුගෙනුත් මා ගුවන්සේවාව ගැන බොහෝ දේ අසා දැනගත්තා. ඇත්තෙන්ම ඔහු තමයි මා හට මෙම ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරියට යන්න නිසි මග කියාදෙනු ලැබුයේ.

වර්ථමානය වන විට ඔබ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ලබා ඇති පලපුරුද්ද පිළිබඳවත් කථා කරමු

මා උපාධිය සාර්ථකව නිමකිරීමෙන් පසු ශ්‍රීලංකන් ගුවන්සේවයේ ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු අංශය හා එක්වන්න අවස්ථාව උදාකරගනු ලැබුවා. ඒ ගුවන්සේවා නඩත්තුව පිළිබඳව තෙමසක පුහුණුවක් සඳහායි. පසුව ෆිට්ස් ගුවන්සේවයේ කණිෂ්ඨ ගුවන්යානා නඩත්තු තාක්ෂණ ශිල්පියෙකු ලෙස සේවයට එක්වන්න අවස්ථාව උදාකරගනු ලැබුවා. එහිදීත් ගුවන්යානා නඩත්තු කිරීම පිළිබඳව බොහෝ කරුණු කාරනා මෙන්ම අත්දැකීම් විශාල ප්‍රමාණයක් ලබාගන්නත් හැකිවුවා.

මෑතක දී ඔබ ශ්‍රීලංකාවට කීර්තියක් අත්කරදෙමින් ජාත්‍යන්තර ජයග්‍රහණයක් අත්කරගනු ලබනවා

ඇත්තෙන්ම, ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් සහ ගුවන්යානා නඩත්තු තාක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රකාශයට පත්වන ලොව ප්‍රමුඛපෙලේ සඟරාවක් වන AMT මගින් තමයි AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018 නමින් තරගාවලියක් වාර්ෂිකව සංවිධානය කරනු ලබන්නෙ. ඒ සඳහා ලොවපුරා ගුවන්යානා නඩත්තු ක්ෂේත්‍රයේ නියැලෙන වයස අවුරුදු 40 ට වඩා අඩු වෘත්තිකයන් හට අයදුම් කරන්න අවස්ථාව තිබෙනවා. එමෙන්ම එහි තරඟ කොන්දේසි අතර එම අයදුම්කරුවන් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් දක්වන දායකත්වය විවධ පැතිකඩ ඔස්සේ පිරිසීමේ අධීක්ෂණයකුත් අන්තර්ගතයි. ඒ ඔස්සේ ලොව පුරා AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018 වෙත අයදුම්කල පිරිස අතිරින් තෝරාගත් ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් 40 දෙනා අතරට තේරී පත්වන්නට මා ද සුදුසුකම් ලැබුවා.

ඒ වගේම මෙය අවස්ථාවක් කරගන්නවා මාගේ මෙම ජයග්‍රහණය වෙනුවෙන් මා හට නන් අයුරින් උපකාර කල පිරිස පිළිබඳවත් සිහිපත් කරන්න. බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන්සේවයේ සේවය කල දැනට විශ්‍රාමික ගුවන්යානා ඉංජිනේරු ජෙනිසන් ජයපාලන් සහ ගුවන්යානා ඉංජිනේරුවරයෙකු සහ පුහුණු උපදේශකවරයෙකු වන ජගත් රූපසිරි යන මහත්වරුන් තමයි මෙම තරඟයට මා ඉදිරිපත් වූ පසු අවශ්‍ය නිර්දේශයන්

ලබාදෙනු ලැබූයේ. ඔවුන් දෙදෙනාට මාගේ හද පිරි ප්‍රනාමය පුදකරන්නත් මෙය අවස්ථාවක් කරගනු ලබනවා. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමා, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා ඇතුළු සියළුම නිලධාරීන් මා වෙත ලබාදුන් සහයෝගය පිළිබඳවත් සිහිපත් කරන්නේ මහත් ගෞරවයෙන්.

ඔබ සමාජ සේවා කටයුතු වලත් නිරත වන බව දැනගන්න ලැබුනා. එම කාරණාත් මෙම තරඟයේ ජයග්‍රහණයක් අත්කරගන්න සාධකයක් වූවා ද?

AMT NEXTGEN 40 Under 40 Awards 2018 තරඟාවලියේ ජයග්‍රාහක ජයග්‍රාහිකාවන් තෝරා ගැනීමේ දී විවිධ පැතිකඩ ඔස්සේ පුළුල් අධ්‍යයනයක් සිදුකරන බව මා කලින් සඳහන් කලා. එහි එක් කොටසක් තමයි තරඟකරු සමාජසේවා කටයුතු වල නිරතව සිටීම. මා 2016 වසරේ සිට International Youth Alliance for Peace (IYAP) සංවිධානයේ ස්වෙච්ඡාවෙන් කටයුතු කරනු ලබනවා. එහි දැනට මා එහි 2018/2019 වසර සඳහා පරිපාලන අධ්‍යක්ෂවරයා ලෙසයි කටයුතු කරන්නෙ. මූලික වශයෙන් මෙම සංවිධානය හරහා අප දුෂ්කර පලාත්වල පාසැල් සිසු දරු දැරියන් දැනුමින් සහ ආකල්පමය වශයෙන් අනාගතය වෙනුවෙන් පෙළගැස්සවීම වෙනුවෙන් කටයුතු කරමින් සිටිනවා. එමෙන්ම මා එක්සත් ජාතීන්ගේ ස්වෙච්ඡා සංවිධානයේ (UNV-Sri Lanka) ශ්‍රී ලංකා ස්වෙච්ඡා කාර්ය සාධන නිලධාරිවරයෙකු (V-Force) ලෙසත් කටයුතු කරමින් සිටිනවා.

ඔබගේ අනාගත බලාපොරොත්තු ගැනත් සඳහන් කරමු

උපරිම ශක්තිය යොදමින් ක්‍රියාශීලීව විවිධ පරිසරයන්හි කටයුතු කරන්න මා බොහෝ සෙයින් ප්‍රිය කරනවා. ඒ ඔස්සේ මාගේ වෘත්තීය කුසලතාවයන් ඔප්නංවා ගනිමින් ගුවන්සේවාවෙහි අනාගත ඉලක්ක සපුරාගැනීම වෙනුවෙන් ධනාත්මක සහ වඩාත් උසස් සේවාවක් ලබාදීම තුලින් අප ආයතනයට දායකත්වයක් ලබාදීම මාගේ ප්‍රධානතම අරමුණකි.

අවසන් වශයෙන් ගුවන්සර පාඨකයන් බහුතරය පාසැල් සිසු දරු දැරියන්, ඔබ ඔවුනට අනාගතය වෙනුවෙන් සූදානම් වන්න කිසියම් උපදෙසක් දෙනවානම්

ඇත්තෙන්ම නංගී මල්ලී ඔබ තමයි රටේ අනාගත බලාපොරොත්තුව ඔබ දැනුමින් සන්නද්ධව, මනා ශරීර සෞඛ්‍යයෙන් යුක්තව ඔබ ගරු කරන ආගම දහමේ කරුණු හොඳින් වටහා ගනිමින් එහි හරය උකහා ගනිමින් ඒ සුන්දර අනාගතය භාරගැනීම වෙනුවෙන් පෙළගැසීම ඉතා වැදගත්. එහිදී ඔබගේ ආත්මශක්තිය හා ක්‍රියාශීලීබව ඔබගේ අනාගත ගමනට ඉතාම වැදගත්. හොඳ අධ්‍යාපනයක් ලබා විනයගරුකව පොදු නීතිරීති වලට ගරු කරමින් අවංකව කටයුතු කරන ඔබව අනාගතය සතුටින් භාරගනීවි.

Flight 666 (2018)

Horror කාන්ඩයේ චිත්‍රපට බහුතරයක් සිනමා ලෝලීන්ට අප්‍රසන්න හැඟීමක් ගෙන දුන්නත්, එම කාන්ඩයේ චිත්‍රපට ඉතාමත් අභිරුචියකින් යුතුව නරඹන ප්‍රේක්ෂකයන් විශාල සංඛ්‍යාවක් ශ්‍රී ලංකාව ඇතුලුව ලෝකය පුරාම විසිරී පවතී. මේ සඳහා හොඳම උදාහරණය වන්නේ වර්ශයකට ඉතා විශාල චිත්‍රපට ප්‍රමානයක් Horror කාන්ඩය යටතේ ප්‍රදර්ශනය සඳහා නිකුත් වන බැවිනි. තවද Horror චිත්‍රපට බහුතරයක් මීදුමින් ගහන, රාත්‍රී දර්ශන සහ ලේ වැකුණු ආයුධ සහිත අපිළිවෙලට ඇඳ පැලඳ ගත් මිනිසුන් සහිත ඒකාකාරී දර්ශණයන්ගෙන් පිරුණු කිසිම පදනමක් හෝ ගලා යන කථාවක් නොමැති ආකාරයේ පටිගත කිරීම් සමූහයක එකතුවක් ලෙස තිරය මත දිගහැරීමද, ප්‍රේක්ෂකයන් මෙම කාන්ඩයේ චිත්‍රපට වලින් බැහැර වීමට තවත් හේතුවක් ලෙස දැක්විය හැක. Horror චිත්‍රපට ගැන මෙලෙස සරළ විග්‍රහයක් ගෙන ආවේ, මෙම කලාපයෙන් අප ඉදිරිපත් කරණ චිත්‍රපටය Horror චිත්‍රපට සඳහා ඇල්මක් දක්වන ගුවන්සර පාඨකයින් සඳහා අලුතින්ම නිකුත් වූ Flight 666 (2018) චිත්‍රපටය මෙම කලාපයෙන් ඉදිරිපත් කෙරෙන නිසායි.

Flight 666 (2008) චිත්‍රපටය Rob Pallatina (Alien Siega – 2018, 500 MPH Storm (2013) සහ Fortune Cookie (2016)) විසින් අධ්‍යක්ෂනය කරන ලද අතර එය Death Valley (2004), Alien Abduction (2005), The Apocalypse (2007), 30000 League Under the Sea (2007), 2012(Doomsday (2008) වැනි ඉතා ජනප්‍රිය චිත්‍රපට බෙදාහරිනු ලැබූ The Asylum සමාගම මගින් බෙදා හරිනු ලැබීය. මෙහි Imdb අගය 4.1 තරම් සාමාන්‍යය අගයක් වීමෙන්ම Horror කාන්ඩයේ චිත්‍රපට වල ඇති අසාර්ථක භාවය පෙන්වාදිය හැක. Flight 666 (2008) හී ප්‍රධාන චරිත ඉතාමත්ම දක්ෂ නමුත් එතරම් ජනප්‍රිය නොවන Jose Rosete සහ Liz Fenning විසින් නිරූපනය කරනු ලැබේ.

The Story

Serial Killer කෙනෙකු ඝාතනයක් සිදුකර එයසඟවන ආකාරයේ රූප පෙළගැස්මකින් ආරම්භ වන චිත්‍රපටය, එම පුද්ගලයා ගුවන් ගතවී රටින් පිටවීමට උත්සහා දරයි. ඝාතකයා ගමන් ගන්නා ගුවන් යානායෙහි සිටින සියලුම දෙනාහට අද්භූත බලවේගයක් මගින් ප්‍රහාර එල්ලවේ. ටිකවේලාවකින් මෙම බලාවේගය තරුණියක් බව වටහාග නී. ඉන්පසු කථාව ගලායන්නේ එම ප්‍රහාර සඳහා හේතුව සොයා ගැනීම හා ඉදිරි ක්‍රියා මාර්ගයන් පිළිබදව වේ.

යොහාන් තෙන්නකෝන්

TERROR AT 30,000 FEET!
FLIGHT 666
DESIREE
D'ANGELO
FENNING
FLIGHT 666
"TERRIFYING"
THERE'S NO ESCAPE
NR NOT RATED
THE ASYLUM
DVD

Private

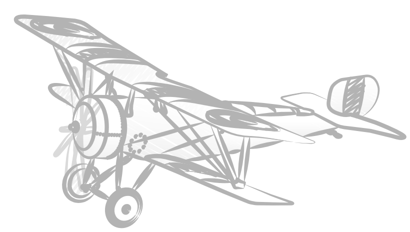
ගුවන්සර™
Guwansara

ගුවන්සර ත්‍රෛමාසික සඟරාව

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

ගුවන් සේවා නිර්මාණ සහ ප්‍රවෘත්ති වාර්තාකරණයට ඔබටත් අවස්ථාවක්...

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



විමසීම්...

ගුවන්සර සඟරාව
සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපනික ඒකකය
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර, කටුනායක

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

www.facebook.com/guwansaramag

ISSUED FREE OF CHARGE
Registered in the Sri Lanka Press Council under No. P-1388
Registered in the Department of Posts of Sri Lanka under
No. QD/129/NEWS/2019