2009 දෙසැම්බර් - 2010 පෙබරවාරි 01 කලාපය ISSN - 2012 - 6298 Rs. 150/-

ගුවන්සර

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

ExpoAir

your friend in the skies...

EXPO AVIATION (PVT) LTD

International Cargo & Passenger Airline

466, Galle Road, Colombo 3, Sri Lanka.
Tel: 94-11-2576941/2, Fax: 94-11-2576943
Sita:CMBTOXH
Email: expoair@expoavi.com
Website:www.expoavi.com

ගුවන්සර

Guwansara

ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම සිංහල අධ්‍යාපනික සඟරාව

2009 දෙසැම්බර් - 2010 පෙබරවාරි
01 කලාපය
ISSN - 2012 - 6298

ප්‍රධාන සංස්කාරක
දේවි කව්සල සමරජීව

සහය සංස්කාරකවරුන්
චන්දිමා කොඩිතුවක්කු
නිලන්ත තෙන්නකෝන්

වෙළඳ දැන්වීම් හා මූල්‍ය කළමණාකරනය
දුලාංජලී මාපිටියගේ
සචිනි විතාන

තොරතුරු පද්ධති කළමණාකරනය
ගයනි මිල්ලවිතානච්චි
සමුද්‍රා චන්ද්‍රරත්න
ඔමාලි විජේසිංහ

බෙදාහැරීම් කළමණාකරනය
යොහාන් තෙන්නකෝන්

කවර නිර්මාණය
රවීන් තලගල

පරිගණක පිටු සැලසුම්
රංගන ප්‍රසාද්

ප්‍රකාශනය
ගුවන් සේවා සමාජය
සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය
නො : 64 ගාලු පාර, කොළඹ 03.
දුරකථන : 0112 - 433213, 0112 - 394798
විද්‍යුත් ලිපිනය : info@aviationclub.lk

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ උපදේශක මණ්ඩලයෙහි අනුදැනුම මත ප්‍රකාශිතයි.

මුද්‍රණය
Neo Graphics
අංක 571/1 හයිලේවල් පාර,
ගංගොඩවිල
නුගේගොඩ,
011-2820220

ගුවන්සර ත්‍රෛමාසික සඟරාවේ ඇතුළත් ලිපි වලින් ප්‍රකාශිත කරුණු ගුවන් සේවා සමාජයේ හෝ සංස්කාරකවරුන්ගේ පෞද්ගලික අදහස් නොවන අතර එහි සියළු වගකීම අදාළ ලේඛකයා සතුය.

රාවණාගේ දඬුමොණරින් ඇරඹුන මෙරට ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය
පිටුව 09

ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම්
පිටුව 13

නියමු රහිත ගුවන් යානා
පිටුව 19

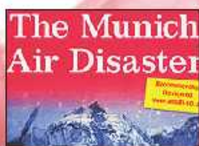
ගුවන් සේවා සමාජය
පිටුව 21

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයෙන් බිඳක්...
පිටුව 25

සෙස්නා යානය
පිටුව 29

ගුවන් සේවා ඉතිහාසය
පිටුව 31

අතීත ගුවන් අනතුරක ඇතුළාන්තය
පිටුව 38



යුධ ගුවන් යානා
පිටුව 46

හෙලිකොප්ටරය
පිටුව 49

අපේ සටහන

ගුවන් ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් ගත් කල ශ්‍රී ලංකාවට ඒ පිළිබඳ දීර්ඝ ඉතිහාසයක් පැවතී ඇති බවට ඉපැරණි පුරාවෘත්ත සාක්ෂි දරයි. මෙරට ජන සමාජය විසින් වසර දහස් ගණනක් පාරම්පරිකව රැගෙන ආ "දඬුමොණරය" පිළිබඳ ජනප්‍රවාදයෙන් එය වැඩි දුරටත් තහවුරු කර ගත හැකිය.

මෙතරම් ඈත ඉතිහාසයක් පැවතුණ බව විශ්වාස කලද, ශ්‍රී ලංකාව තුළ මේ දක්වා සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් වීමට සිංහල මාධ්‍යයෙන් පළවූ ග්‍රන්ථයක් හෝ සඟරාවක් නොමැති තරම්ය. තවද අප අතර වෙසෙන බහුතරය සිවිල් ගුවන් සේවාව සම්බන්ධව යම් අදහසක් හෝ ලබා ගන්නේ ගුවන් යානා ඉහළ අවකාශය තුළ සැරිසරන අයුරු නැරඹීමෙන් පමණක් බව අපගේ හැඟීමයි. මෙසේ වීමට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස සඳහන් කළ හැක්කේ රට තුළ පවතින අනෙකුත් වැදගත් ක්ෂේත්‍ර තරමට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සමාජය තුල ප්‍රචලිත නොවීමයි. මෙම ක්ෂේත්‍රයේ සමාජයට නිරාවරණය වී ඇති ප්‍රමාණයද භාෂාමය ගැටළු හේතුවෙන් ඉතා සීමිත පිරිසකට පමණක් සීමාව පවතී. ගුවන්සර සඟරාව පිළිබඳ සියුම් බීජය අප තුළ වැඩෙන්නේ මෙවන් පසුබිමක් තුළය.

මහ මඟ ගමන් කරන රථ වාහන තරමට ගුවන් පථ ඔස්සේ ධාවනය වන ගුවන් යානා අපට එතරම් සමීප වී නැත. මෙයට එක් හේතුවක් ලෙස පෙනී යන්නේ අධ්‍යාපන පොත් පත්, සඟරා තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ සැලකිය යුතු කොටසක් අන්තර් ගත නොවී තිබීමයි. සමාජය තුළ යමක් ප්‍රචලිත කිරීමට නම් ඒ වෙනුවෙන් මූලික දැනුමක් ලබා දීමට මාධ්‍යක් අත්‍යාවශ්‍ය වේ. මෙහිදී ඒ සඳහා ජනතාවට සමීප භාෂාවක් යොදා ගන්නේ නම් ලැබෙන අවධානය තවත් වැඩි කර ගත හැකි බව අපගේ මතයයි. එහෙයින් අප මෙම සඟරාව සිංහල මාධ්‍යයෙන් එළිදැක්විය යුතු යැයි තීරණය කළෙමු.

මොන යම් හෝ අධ්‍යාපනයක් නිවැරදිව හැදෑරීමට නම් එය ප්‍රාථමික අවධියේ සිටම සිදු වීම ඉතා වැදගත්ය. එබැවින් මෙම සඟරාව නිකුත් කිරීමේ මූලික අරමුණ වන්නේ ශ්‍රී ලාංකේය පාසල් සිසුනට මෙන්ම රටේ බහුතර ජනතාවට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව මූලික වශයෙන් හෝ යම් දැනුමක් ලබා දී ඒ ඔස්සේ ඔවුනට මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ රුචියක් ඇති කිරීමයි.

තාක්ෂණයත් සමග ලෝකය අධිවේගීව ඉදිරියට යන යුගයක සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ නවීන දැනුම යමකු සමාජමය වශයෙන් ඉදිරියට ගෙන යා හැකි උත්ප්‍රේරකයක් බවට පත් කිරීම අපගේ අවසාන අරමුණයි.

වරාය හා ගුවන් සේවා සහ වාරිමාර්ග හා ජල කළමනාකරණ අමාත්‍ය ගරු චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ සුභාශිංසන පණිවුඩය

එක්තරා වරප්‍රසාද ලත් කොටසකට පමණක් සීමා වී තිබූ ගුවනින් ගමන් කිරීමේ අවස්ථාව වර්තමානය වන විට සාමාන්‍ය ජනතාවටද ලැබී ඇත. ගුවන් ගමන් සේවාවන් සපයන ආයතන රාජ්‍ය මට්ටමෙන් මෙන්ම පුද්ගලික මට්ටමෙන්ද ලෝකයේ සෑම රටකම පාහේ ක්‍රියාත්මක වන අතර, ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පුළුල් වීම නිසා තරුණ පිරිස් වලට විවිධ අංශ වල රැකියා අවස්ථාද විශාල ප්‍රමාණයක් ලැබී තිබේ.

විශේෂයෙන්ම තාක්ෂණික දැනුම මත පදනම් වූ රැකියාවන් බිහිවීම නිසා ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ විශාල වැටුප් සහිත වෘත්තීන් බිහිවී ඇත. අප ජාතික ගුවන් සේවයට අමතරව අඩුමිල ගුවන් ගමන් සේවාවන් සැපයීම සඳහා මිහින් ලංකා ආයතනය ස්ථාපිත කර සාර්ථකව ගුවන් ගමන් සේවාවන් වල යෙදෙන අතර, ඒ තුළින් මෙරට සාමාන්‍ය ජනතාවට විවිධ රටවලට අඩු මුදලක් ගෙවා ගුවනින් ගමන් කිරීමේ අවස්ථාව ලැබී තිබේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ දෙවන අන්තර් ජාතික ගුවන් තොටුපළ හම්බන්තොට මත්තල ප්‍රදේශයේ ඉදි කිරීමට කටයුතු යොදා ඇති අතර එම ඉදි කිරීම් කටයුතු මේ මස සිට ආරම්භ කිරීමට නියමිතය. මීට පෙර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ රැකියාවන් සඳහා අවස්ථාවන් ලැබුණේ නාගරික ධනවත් පන්තියේ දෙමාපියන්ගේ දරුවන්ටය. එහෙත් මේ වන විට ගම්බද දක්ෂතා ඇති අපේ දරුවන්ට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ රැකියා දොරටු විවර වෙමින් තිබේ.

ඉදිරියේදී මෙම අංශ වල රැකියාවන් සඳහා ඇති ඉඩකඩ වැඩිවීමත් ගම්බද දෙමාපියන්ගේ දරුවන්ට එම අවස්ථාවන් හිමිකර ගැනීමට ලැබීමත්, රටේ භාග්‍යක් ලෙස මම දකිමි.

අනාගත පරපුරට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුම ලබා දීම අපගේ වගකීමයි. විශේෂයෙන්ම සාමන්‍ය පෙළ හා උසස් පෙළ හදාරණු ලබන දූ දරුවන්ට ගුවන් සේවා අංශයේ නව දැනුම හා තොරතුරු ලබා දීමෙන් ඔවුන් මෙම අංශ වලට යොමු කිරීමේ අවස්ථාව ලැබෙනු ඇත.

දිනෙන් දින පුළුල් වන ගුවන් සේවා අංශය පිළිබඳව දැනුම සහ තොරතුරු ලබාදිය හැක්කේ දැනුවත් පිරිසකට පමණකි. ඒ සම්බන්ධයෙන් ඇති අඩුව සපුරාලමින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් සේවා සමාජය විසින් ප්‍රකාශයට පත් කෙරෙන "ගුවන්සර" ත්‍රෛමාසික සඟරාව නිසි ප්‍රයෝජන ලබාදෙන මාධ්‍යක් වනු ඇතැයි විශ්වාසය තැබිය හැකිය.

මෙවැනි කටයුත්තකට දිරිගන්වමින් සහයෝගය ලබාදීමට කටයුතු කළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ඇතුළු කළමණාකාරීත්වයටද කාර්යය මණ්ඩලයටද එමෙන්ම ගුවන් සේවා සමාජයේ නිලධාරීන්ටද, මාගේ ආශීර්වාදය හා සුභ පැතුම් ප්‍රකාශ කිරීමට මෙය අවස්ථාවක් කර ගනිමි.

කාලෝචිත මෙම කටයුත්ත සාර්ථක වේවායි ප්‍රාර්ථනය කරමි.

ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ගරු සරත් ගුණරත්න මැතිතුමාගේ සුභාශිංසන පණිවුඩය

ගුවන් යානාව, ගුවන් තොටුපළ, ගුවන් ගමන් යනාදී වදන් පෙළවල් අප රටේ බොහෝමයකගේ මනසේ රැඳී ඇත්තේ සාමාන්‍ය මිනිසුන්ට අදාළ නොවන සේ සුවිශේෂ වීමට නොහැකි සුඛෝපභෝගී අංශයක් ලෙසටය.

එදා දුරකථනය සහ රූපවාහිණිය වැනි විද්‍යුත් මෙවලම් ද සුඛෝපභෝගී භාණ්ඩ ලෙසට වර්ගීකරණය කළද අද එය ලාංකීය සමාජයේ අත්‍යාවශ්‍ය භාණ්ඩ බවට පත් වී තිබේ.

ගුවන් යානාවද එලෙසින්ම ජන ජීවිතයට බෙහෙවින්ම සමීප කර ගත යුතු මිතුරු මෙවලමක් වෙයි. භාණ්ඩ හා මිනිසුන් ප්‍රවාහනය කරමින් හෝරා කිහිපයක් ඇතුළත නියමිත ගුවන් තොටුපළට ළඟාවන ගුවන් යානාව පසුබිමින් ඇති ගගන යාත්‍රා තාක්ෂණය, ගුවන් නියමුවන් ප්‍රමුඛ ගුවන් යානා කාර්යය මණ්ඩල සැකැස්ම, ගුවන් තොටුපළ කළමණාකරනය වැනි විවධ අංග පිළිබඳවද පුළුල් දැනීමක් සැමට ලැබී තිබීම ඉතාමත් වැදගත්ය.

එලෙසම දැනීම ලබා ගන්නා විට සීමා මායිම් තව තවත් දුරස් වී කොළඹ ප්‍රදේශයට පමණක් සීමා ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ සේවා නියුක්තිකයකු වන්නට සපුරා ගත යුතු වෘත්තීය සුදුසුකම් මොනවාද? ඒ සඳහා කවර පාඨමාලාවන් හැදෑරිය යුතුද? යනාදී දේ ගැන මෙන්ම ජාත්‍යන්තර ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ නව නැමියාවන් පිළිබඳවද කරුණු හැදෑරීමට එවිට අපට ඉඩසැලසෙනු ඇත.

කොළඹට පමණක් සීමා වී තිබූ එම දැනුම ගමට ගෙන යාම සඳහා මෙම සඟරාව මහත් රුකුලක් වනු ඇතැයි මම බලාපොරොත්තු වෙමි. මේ සඳහා මෙතෙක් සිංහල පාඨක ප්‍රජාව අතර පැවති රික්තයක් පුරවමින් එළි දැක්වෙන "ගුවන්සර" ත්‍රෛමාසික සඟරාවට මගේ හෘදයාංගම සුභ පැතුම් පිරිනමමි.

අධ්‍යාපන අමාත්‍ය ගරු සුසිල් ප්‍රේමජයන්ත මැතිතුමාගේ සුභාශිංසන පණිවුඩය

මෙරට පොදු සිවිල් ගුවන් සේවයක ජනතා අවශ්‍යතාව දුටුවේ වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ අමාත්‍යංශය යටතේය. මෙම සේවාව පෙරදී පැවැත්වූයේ සීමිත රාජ්‍ය අවශ්‍යතා සඳහා පමණි. ඒ නිසා දේශීය ජනතාවගේ ඕනෑ එපාකම් සඳහාද විදේශීය සංචාරකයන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහාද අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවාවක් ගොඩනැගීම රටේ ජාතික සේවා අවශ්‍යතාවයකි. රට දියුණු ආර්ථික සංවර්ධනයක් කරා පිය නැගීමේදී අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවාවන්හි විපුල පළ අධ්‍යාපනික ප්‍රජාවටද ලබා ගත හැකිය. බොහෝ දියුණු හා විශාල රටවල සිවිල් ගුවන් සේවා දියුණු තත්වයක හා ලාභදායී ව්‍යාපාරයක් බවටද පත්ව තිබේ. එම නිසා සිවිල් ගුවන් සේවා ගැන පුළුල් අවබෝධයක් ජනතාවට මෙන්ම පාසල් ළමුන් සඳහාද ලබා දීම කාලෝචිත පියවරකි. ඒ සඳහා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා අත්දැකීම්ද පිහිටකර ගැනීම ද සියළු ජනතාවගේ දැනුම පුළුල් කිරීමකි. ගුවන් සේවාවේදී ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන සෑම කරුණක් පිළිබඳවද ජනතාව දැනුවත් වීමෙන් ඔවුන් ගුවන් තොටේදීද විශේෂ දැනුමක් ලබනු ඇත. ඒ නිසා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ගුවන් සේවා සමාජය විසින් ආරම්භ කරන "ගුවන්සර" සඟරාව මෙරට පාසල් ප්‍රජාවට ගුවන් සේවාවන් පිළිබඳ විශේෂ සන්නිවේදන මාධ්‍යයක් බවට පත්වේවායි පතමි.

දකුණු ආසියානු කලාපීය වැඩසටහන් සම්බන්ධීකාරක - COSCAP එච්.එම්.සී නිමල්සිරි මැතිතුමාගේ පණිවුඩය

ගුවන් සේවා සමාජය විසින් නිකුත් කරනු ලබන "ගුවන්සර" ත්‍රෛමාසික අධ්‍යාපන සඟරාවේ මංගල කලාපය නිකුත් වන අවස්ථාවේ සුභ පැතුම් පණිවුඩයක් නිකුත් කිරීමට අවස්ථාවක් ලැබීම පිළිබඳ මම ඉතා සතුටු වෙමි.

මීට සියවසකට පමණ ඉහතදී මිනිසා විසින් ගවේෂණාත්මකව සොයා ගත් ගුවන් ගමන් හැකියාව, පසුගිය ලෝක යුද්ධ සමයන්හිදී ඉතා ශීඝ්‍ර දියුණුවකට ලක් වූයේ සතුරු හමුදාවනට පහරදීමට යොදා ගත හැකි ප්‍රබල මෙවලමක් ලෙසිනි. දෙවන ලෝක සංග්‍රාමය ආරම්භ වී ලෝක සාමය උදා වනවාත් සමගම, එසේ විනාශකාරී යුධ පරමාර්ථ සඳහා නිපද වූ ගුවන් යානා මානව වර්ගයාගේ යහපත සඳහා සාධනීය කාර්යයන් හි යෙදවීමට ලෝක ප්‍රජාව විසින් තීරණය කරන ලදි. ඒ අනුව ගෙවී ගිය දශක පහකට ආසන්න කාලයක් තුළ සිවිල් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය අති විශාල සංවර්ධනයකට භාජනය වී ඇත. එම කෙටි කාලය තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය, ලෝක ආර්ථිකය සමෘධිමත් කිරීමෙහිලා ප්‍රධාන සම්මාදම්කරුවකු බවට පත්ව සිටී. විශේෂයෙන්ම දියුණු වන රටවලට, ස්වකීය අපේක්ෂිත සංවර්ධන ඉලක්කයන් ළඟා වීමේදී සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ප්‍රබල මෙහෙයක් ඉටු කරයි.

ශ්‍රී ලංකාව වැනි දියුණු වන ආර්ථිකයක් ඇති මුහුදින් වටවූ කුඩා දිවයිනකට, ස්වකීය සමාජීය සහ ආර්ථික සමෘද්ධිය ලබා ගැනීමේදී ගුවන් සේවා කර්මාන්තයෙන් ලැබෙන පිටිවහල අමුතුවෙන් සඳහන් කළ යුතු නොවේ. පුමුඛතා හඳුනා ගනිමින් මනාව සැලසුම් කර, ක්‍රමිකව ක්‍රියාවට නංවන ගුවන් ප්‍රවාහන සැළැස්මක් තුළින් ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ප්‍රබලව දායක කර ගත හැක. ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන ප්‍රධාන මෙවලම් අතර විෂයානුබද්ධ මනා පරිචයක් ඇති මානව සම්පත් මුල් තැනක් ගනු ඇත.

බහුතරයක් වූ ශ්‍රී ලාංකීය ප්‍රජාවගේ ගුවන් ගමන් පිළිබඳ දැනුම ඉතා ප්‍රාථමික අවධියක පැවතීම ඉහත අපේක්ෂාවන් ඉටු කර ගැනීමේදී බලපාන ප්‍රධාන ගැටළුවකි. ඒ සඳහා වූ විවිධ හේතූන් ගණනාවක් දැක්විය හැකි අතර අවශ්‍ය දැනුම ලබා ගැනීමට සකස් වූ මාර්ග නොවීම ප්‍රධාන කොට සැලකිය හැක.

ගුවන් සේවා සමාජය මෙම අඩුපාඩුව වටහාගෙන එය දුරු කරනු වස්, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ ලියවුන සඟරාවක් පළ කිරීමෙන් ශ්‍රී ලාංකීය ප්‍රජාව දැනුවත් කිරීමට ගෙන ඇති පියවර සැබවින්ම අගය කළ යුතුය. තිබෙන මාර්ගයක් දිගේ ගමන් කිරීමට වඩා මාර්ගයක් නොමැති බිමක ගමන්කර, මාර්ගයක් ඇති කිරීම මාර්ග ඔස්සේ ගමන් කිරීමට පෙළඹෙන්නන්ට මහත් රුකුලකැයි මම සිතමි. ඒ අනුව ගුවන් සේවා සමාජය විසින් නිකුත් කරන "ගුවන්සර" ත්‍රෛමාසිකය තුළින් ඇති කරනු ලබන නව මාවත සමස්ථ ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාවට අදාල ක්ෂේත්‍රයේ දැනුම ලබා දෙන තෝතැන්නක් බවට පත්වී එමගින් ඔවුන්ගේ මතු ප්‍රයෝජනය පිණිස උපකාරීවන මහා මාවතක් වේවා යි ! ප්‍රාර්ථනා කරමි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොෂාන් ගුණතිලක මැතිතුමාගේ පණිවුඩය

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ "ගුවන් සේවා සමාජය" විසින් අරඹන ලද මෙම මහඟු කාර්යයට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති වශයෙන් මාගේ හදපිරි සුභාශිංසන පිරිනමමි.

සිවිල් ගුවන් සේවාව ජාත්‍යන්තරව විහිදී පවතින ඉතා ප්‍රබල ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයක් බැවින්, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව එහි සේවා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ කාර්‍යභාරය මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන් සේවාව සංවර්ධනයට අදාලව ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ නිවැරදි අධ්‍යාපනයක් ලබා දීමේ වගකීම ඉටු කිරීමද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වගකීමක් වෙයි.

සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ දැනුම සමස්ත ශ්‍රී ලංකාව වෙත ලබා දීමේ ආරම්භක පියවරක් වශයෙන් පළ කෙරෙන "ගුවන්සර" සඟරාව විශේෂයෙන් පාසල් සිසුන්ගේ දැනුම වර්ධනය ඉලක්ක ගත කර ඇත. පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීමේ සම්මන්ත්‍රණ පැවැත්වීම මගින් මෙම කර්තව්‍යය තවදුරටත් සාර්ථක කර ගැනීමට ගුවන් සේවා සමාජය අරමුණු කිරීම මගින් මෙම කාර්යය වඩාත් සාර්ථක වනු ඇත.

ඉදිරියේදී ළමා පරපුර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව දැනුමින් සන්නද්ධව, ගුවන් සේවාවේ සංවර්ධනයට දායක වනු දැකීම තමන් අනාගත පරපුරට වැඩදායී සේවාවක් කරන ලදැයි යන හැඟීම ගුවන් සේවා සමාජයට සතුටුවිය හැකි කරුණක් වනු ඇත.

මෙම මහඟු කර්තව්‍යය සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙතෙක් ලබා දුන් සහය පුළුල්ව ඉදිරියටත් ලබාදීමට කටයුතු කරන අතර ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාවට ඵලදායී සේවාවක් ඉටු කිරීමට ඔබ සියළු දෙනාටම හැකිවේවායි ප්‍රර්ථනා කරමි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වැඩ බලන අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී පරාක්‍රම දිසානායක මැතිතුමාගේ පණිවුඩය

සිවිල් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ දැනුම සමස්ථ ශ්‍රී ලංකාව වෙත ලබා දීමේ ආරම්භක පියවරක් වශයෙන් පළ කෙරෙන "ගුවන්සර" මංගල කලාපයට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ වැඩ බලන අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වශයෙන් ප්‍රකාශයක් නිකුත් කිරීමට හැකිවීම මම ඉතා අගය කොට සලකමි.

සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙහිද පූර්ණ දායකත්වය ඇතිව අපගේ දේශය සංවර්ධනය කරා ගෙනයාමේදී ක්ෂේත්‍රයට අනුකූල වන විධිමත් අධ්‍යාපනයක් මුල් අවධියේ සිටම ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාවට ලබා දීම අත්‍යාවශ්‍යය කරුණකි. සාක්ෂරතාවය අතින් මෙන්ම අධ්‍යාපනික මට්ටම අතින්ද ඉහළ ස්ථානයක පසුවන ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටක ඒ සඳහා අවශ්‍ය අධ්‍යාපනි ක්‍රමවේද හඳුන්වා දීම අපහසු කටයුත්තක් නොවනු ඇත. ඒ සඳහා වූ අධ්‍යාපනය හෝ දැනුම ලබා දෙන ක්‍රමය නිවැරදි හා සරල එකක් වීමද ඉන් ලැබෙන ප්‍රථිඵලයේ සාර්ථකත්වය සඳහා බලපානු නිසැකය.

දේශය නව මාවතක් කරා යොමුව තිබෙන මෙම අවධිය, ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාව සිවිල් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධව දැනුවත් කිරීමේ වැඩ සටහන ආරම්භ කිරීමටද සුදුසුම කාලය ලෙස මම සිතමි. මෙම භාර දූර කටයුත්ත ඉටු කිරීමට අප ආයතනයේම සේවය කරන තරුණ නිලධාරී කණ්ඩායමක් ස්ව කැමැත්තෙන්ම ඉදිරිපත්වීම වැදගත් මෙන්ම අගය කළ යුතු කටයුත්තකි. සිය ආයතනය වෙනුවෙන් පමණක් නොව සමස්ථ සමාජය වෙනුවෙන්ද තබන්නා වූ මේ පියවර ඔවුනටද නවමු අත්දැකීමක් වනු නිසැකය.

සන්නිවේදනය සම්බන්ධව දීප්තිමත්ම කාලපරිච්ඡේදයක් ගත කරමින් සිටින අප, සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ අධ්‍යාපනය සඳහා තොරතුරු සන්නිවේදනයේදී ඉතා වගකීමකින් යුතුව කටයුතු කළ යුතුව ඇත. තවද තොරතුරු රැස් කිරීමේදී අප ආයතනය හා අනුබද්ධ ආයතන, ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ අනෙකුත් සියළුම ආයතන සමග මෙන්ම සාමාන්‍ය ජනතාව හා පාසල් සිසුන්ගේද සක්‍රිය දායකත්වය ලබා ගැනීම තුළින් මෙම කාර්යය වඩා සාර්ථකව ඉටු කර ගත හැකි වනු ඇත.

අවසාන වශයෙන් මෙම මහඟු කර්තව්‍යය සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා අප මෙතෙක් ලබා දුන් සහය තවදුරටත් ලබා දීමට කටයුතු කරන අතර මෙම ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් ගෙවී ගිය කාලයේ ලත් අත්දැකීම් ඔස්සේ ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාවට, විශේෂයෙන් පාසල් දරු දැරියන්ට ඵලදායී සේවාවක් ඉටු කිරීමට ගුවන් සේවා සමාජයට හා ගුවන්සර සඟරාවට හැකිවේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමි.

ජ්‍යේෂ්ඨ ඉතිහාසඥ
ආචාර්ය සූරිය ගුණසේකර මැතිතුමාගේ පණිවුඩය

අභ්‍යාවකාශ යානා සමාජයන් හා හඳුනා නොගත් පියාසර වස්තු (UFO) පිළිබඳ සමාජයන් පවා පවතින වත්මන් යුගයේ අප රට තුළ ගුවන් සේවා සමාජයක් හා එපමණකින් නොනැවතී "ගුවන්සර" නැමති ත්‍රෛමාසික සඟරාවක්ද බිහිවීම යහපත් පෙරනිමිත්තකි. පාසල් හා විශ්ව විද්‍යාල අධ්‍යාපනය මගින් අපට අවබෝධ කරවා තිබුණේ ශ්‍රී ලංකාව වැනි නොදියුණු රටවල් විසින් බටහිරින් එම දැනුම ලබා ගත යුතු බවය. අප විසින් ඒ පිළිබඳ ගවේෂණය කිරීම නොකටයුත්තක් බව පෙන්වාදී තිබුණේ හීනමානයක් අප තුළ ජනිත කරවීමටය.

මින් වසර 10,000 ට පමණ පෙර ත්‍රේතා යුගයේදී ලංකාවේ රජ කළ රාවණ නම් බලවත් රජුට ගුවන් යානයක් තිබුණේය යන රාමායණ පුවත හුදෙක් කවි සිතක පහළ වූ සුන්දර අදහසක් පමණක් වීම මීට වසර 30 කට පමණ ඉහතදීද සලකන ලදි. නමුත් දැන් එය ඓතිහාසික කරුණක් බවට පත්වී ඇත. එබැවින් රටේ උගත් තරුණ විද්වත් පිරිසට පැවරී ඇති පර්යේෂණ කාර්යභාරය අපමණය. මෙතෙක් සොයා ගත් සියල්ල නව පරපුරේ ඇමරිකන් පුරාණ විද්‍යාඥයින්ගේ හා මානව විද්‍යාඥයින්ගේ මහන්සියේ ප්‍රතිඵල පමණි.

අභ්‍යාවකාශ දැනුම හා ගුවන්යානා දැනුම සම්බන්ධයෙන් ලංකාව වැනි භූමි පරිමාණයෙන් කුඩා රටකට ගෞරවයක් හා කීර්තියක් හිමිවීම ගැන බලවත් රටවල් අකමැති වනු ඇත. එසේ වුවද හීනමානය දුරුවී ආත්ම විශ්වාසය හා ආත්මාභිමානය පහළ වීම යනු මෙතෙක් වැසී තිබුණු දොරටු සියල්ල විවෘත වීමකි. එබැවින් කාලයට ඉඩදී මඳක් බලා සිටි විට විශ්මිත ප්‍රතිඵල ලබාගත හැකි වනු ඇත.

ගිම්හාන් දබරේරා
සභාපති - ගුවන් සේවා සමාජය

ගුවන් සේවා සමාජයේ මංගල පියවර වශයෙන් "ගුවන්සර" සඟරාව එළිදක්වන අද දිනයේ එහි සභාපති ලෙස මෙම පණිවුඩය මා නිකුත් කරනුයේ නිහතමානී ආඩම්බරයකිනි.

අප රටේ ජීවත් වන සෑම පුරවැසියකුටම දැනුම හා තොරතුරු ලබා ගැනීමේදී ඒ සඳහා තෝරා ගත හැකි මාර්ග බොහෝමයකි. මෙහිදී ගුවන් ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ දැනුම හා තොරතුරු ලබා ගැනීමේදී ඒ සඳහා උනන්දුවක් දක්වන පාසල් සිසුනට මෙන්ම සමස්ථ ශ්‍රී ලාංකික ජනතාවටද එම දැනුම ලබා දීමේ නිසි වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීම මගින් ප්‍රධාන කොටම, රටේ දරුවන්ගේ අනාගතය යහපත් කළ හැකි බව මාගේ හැඟීමයි.

මෙහිදී ඒ සඳහා "ගුවන්සර" සඟරාවේ මෙන්ම ගුවන්සේවා සමාජයේ කටයුතු වඩ වඩාත් ශක්තිමත් කිරීම, වැඩි දියුණු කිරීම සහ නව මං පෙත් කරා රැගෙන යාම මාගේ පරම අභිලාෂයයි.

අවසාන වශයෙන් මහත් වූ වෑයමක් ගෙන "ගුවන්සර" සඟරාව නිර්මාණය කළ එම ඒකකයට සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමා ඇතුළු සියළු නිලධාරී මහත්ම මහත්මීන්ට ස්තූති කිරීමට වඩාත්ම යෝග්‍ය අවස්ථාව මෙය යැයි මම සිතමි.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ විවිධ අංශ පිළිබඳ දැනුම් සම්භාරයක් සමගින් ඔබ වෙත ත්‍රෛමාසිකව පිරිනැමෙන මෙම සඟරාව සඳහා නමක් සෙවීම අපට ලැබුණ මුල්ම අභියෝගයයි. මේ සඳහා නාමයන් කිහිපයක් යෝජනා වූ අතර සඟරාවේ අන්තර්ගතයට වඩාත් යෝග්‍ය ගුවනේ සැරිසැරීම යන අරුතෙන් යුතු **"ගුවන්සර"** යන නම යෝජනා කළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සේවයේ නියුතු චතුරි සේනාරත්න මෙනවියට ගුවන්සර මංගල කලාපය තුළින් තුති පුදන අතර ගුවන්සර නාමය ශ්‍රී ලාංකීය පාඨක ජනතාව තුළ සදා මතකයේ රැඳවීම අප සියළු දෙනාගේ ඒකායන බලාපොරොත්තුවයි.

රාවණාගේ දඬුමොණරින් ඇරඹුන මෙරට ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය

අත්තටු සලමින් අහස් තලයේ පියාසර කරනා පක්ෂීන් දෙස බලා සිටි මිනිසුන් දහස් ගණනක් අහස් තලය ජය ගැනීමේ සුන්දර සිහිනය මවන්නට ඇත. සරුංගලයක් ඇත අහසේ වලාකුළු අතර සැඟව යද්දී ඔබටද එසේ සිතෙන්නට ඇත. වර්තමානය වන විට අති දියුණු අධි වේගී ගුවන් යානා පවා බිහිවීමට පාදක වූයේ මිනිසා දුටු ඒ සුන්දර සිහිනයයි. මිනිසා බිහිවූ දා සිටම විශ්මිත නිර්මාණ කර ඇති අතර එවැනි නිර්මාණ අතුරින් මුලින්ම ගුවන් යානය නිර්මාණය කලේ කවරෙක්ද යන්න අදටත් නිශ්චිතව කිව නොහැක.

ඉපැරණි ග්‍රීක පුරාවෘත්ත වලට අනුවද ගුවනේ පියෑඹීම මිනිසා දුටු සුන්දර සිහිනයක් වූ අතර ග්‍රීසියේ විසූ ඉකේරස් සිය පුත්‍රයා සමග දෑත් වල අත්තටු බැඳ ගනිමින් පියෑඹීමට ගත් උත්සාහය මෙයට කදිම නිදසුනකි. මෙලෙස වර්ෂ 1903 පෙර හෙළි වෙමින් පැවති අතීත ගුවන් ගමන් පිළිබඳ තොරතුරු රයිට් සහෝදරයින්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමනත් සමග ඉතිහාස පිටු තුළ සැඟව ගිය අතර එසේ සැඟවී ගිය සුන්දර මෙන්ම සත්‍ය වූ තොරතුරු මෙතැන් පටන් ඔබත් සමග බෙදා ගැනීම **'ගුවන්සර'** අරමුණයි. එම නිසා අද පටන් ඉදිරියට මෙම සංවාදාත්මක පිටුව වෙන් වන්නේ ගුවන් ගමන් ඉතිහාසය හා සබැඳි අතීත සිද්ධි දාමයන් ඉදිරිපත් කිරීමටයි.

ඔබ රාම රාවණ කථා පුවත අසා ඇති නිසා එය මෙහි සම්පූර්ණයෙන් සඳහන් කිරීම අනවශ්‍ය යයි සිතමි. රාමායණයේ සඳහන් වන පරිදි ශ්‍රී ලංකාවේ රාවණ රජු තම ගුවන් රථයෙන් දඹදිව දණ්ඩක වනයට ගොස් එහි සිටි රාම කුමරුගේ බිසව වූ සීතාව පැහැර ගෙන පැමිණ ඇත. මෙහිදී රාමායණය නම් මහා කාව්‍ය ලියන ලද්දේ, අප බුදුන් වහන්සේගේ කාලයට ප්‍රථම නම් ලෝකයේ සිටි පළමු ගුවන් නැවියා රාවණ රජු විය යුතුය. මන්ද බුදුන් වහනසේ විසින් දේශනා කරන ලද "කාෂ්ඨවාහන" ජාතක කතාවෙන් දැක්වෙන්නේද එක්තරා බුද්ධිමත් පුද්ගලයෙක් ලීයෙන් කළ ගුවන් යානයක් භාවිත කර අහසින් ගිය අයුරුයි.

පහත දැක්වෙන්නේ ධර්මසේන හිමියන් විසින් රචිත පූජාවලියේ සඳහන් "කාෂ්ඨවාහන" කථා පුවතේ මේ හා අදාල සාරාංශයයි.

"එක් දවසක් වඩු ආචාරීහු 'මේ වඩු කම් නම් ශක්ති අවස්ථාවට මුත් මාලූ ව ගිය කලට පිළිවන් නොවෙයි. මාලූ වුවත් ආයු පමණින් රැකෙන ලෙසට වුවමනා වේ දැ'යි අතවැස්සන් බණවාලා 'දරුවෙනි; දිඹුල් දඬු ආදී වූ හරනැති දඬු ගෙනෙව'යි විධාන කළහ. උයිත් ගොසින් සුලභව ලැබෙන හෙයින් ගෙනාවුය. වඩු ආචාරීහු ඉන් ගුරුළුයන්ත්‍රයක් ඉදිකොටලා ඒ ඇතුලට වැද යන්ත්‍රය මිරිකාලූය. මිරිකන්නාලාම ගුරුළකු පරිද්දෙන් අහසට නැඟිලා සිසෑරී ඇවිදලා අතැවැස්සන් ඉදිරියට බට. වඩු ආචාරීහු මෙසේ වූ යන්ත්‍රය ඉදිකොට ගත්තෝ 'අපත් නැතක් දෙනා හෙයින් දඹදිව මුළුල්ල වුවත් හැරගන්නට පිළිවන. තොපිත් තෙල ලෙස යන්ත්‍රා ඉදිකරව. හැම දවසක්ම මී වඩුකමින් රැකෙන්නට බැරිය. රටවල් හැරගෙන තුබූ කැබැල්ලේ රාජ්‍ය ය කරම්හ'යි කිවුය. උයිත් යන්ත්‍ර ඉදිකොටලා ආචාරීන්ට කීහ. 'ආචාරීනි, අහසින් ගොසින් කවර නුවරක් හැරගනුමො දැ'යි විචාලෝය. ආදියෙහි පටන් පුරුදුව ගිය හෙයින් අතහැර යා නොහී 'මේ බරණැස් නුවරම හැර ගනුම්හ' යි කිවුය. ඒ නොකමැත්තෝ අප කවර තරමකට පැමිණියත් වඩු රජ්ජුරුවෝය, වඩු යුවරජ්ජුරුවෝය, වඩු සෙනෙවිරද්දුය යනාදීන් මෙතන රඳා හුන්නොත් වඩුකුලය හැරී නොයෙයි. දඹදිව මහත. අනික් තැනකට යම්හ'යි කිවුය. එසේ කියාලා අඹුදරුවනුත් හැරගෙන ගුරුළුයන්ත්‍ර වලට නැඟිලා ආයුධ සන්නද්ධ ව අහසට නැඟිලා හිමවුපියස බලා ගොසින් හිමාලය ගාවා එක් නුවරකට බස්නාහු එනුවර රජ්ජුරුවන්ගේ මාළිගාවට බැසලා එනුවරත් රටත් හැරගෙන ආචාරීන්

ඔටුනු පලඳවාලා රජකළහ. ඌ තුමූ කාෂ්ඨවාහන රජ්ජුරුවෝ යයි මෙනමින් ප්‍රසිද්ධ වූහ. නුවරත් රටත් යන දෙකම කාෂ්ඨවාහන නුවර යයි මෙනමින්ම ප්‍රසිද්ධ විය".

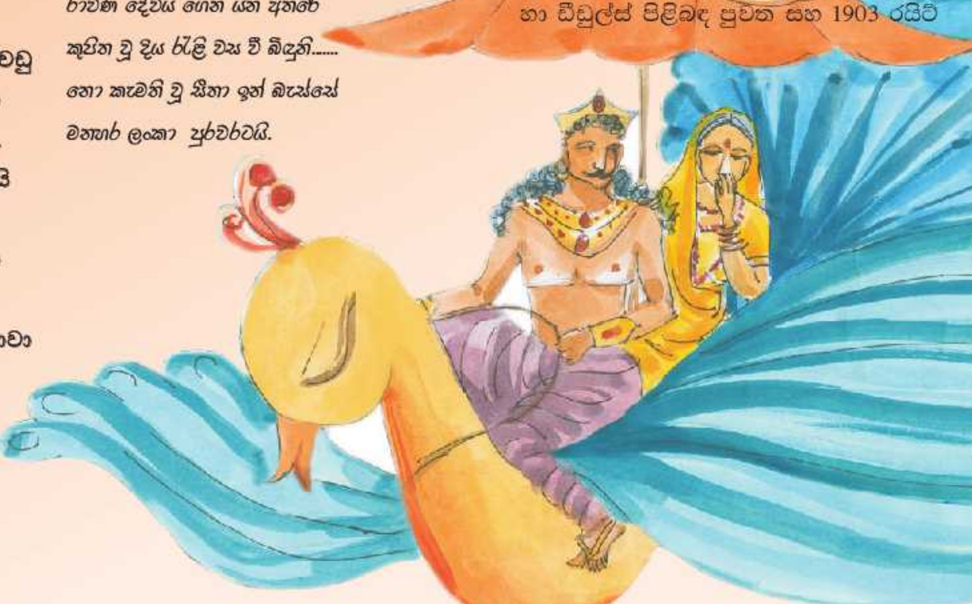
එහෙයින් ගුවන් රථයකින් ගිය අහස් ගමනක් ගැන මුලින්ම සඳහන් වන්නේ රාවණ රජුගේ කාලයේදී බව පැහැදිලි වන අතර රාමායණයේදී මෙම යානය පුෂ්පක රථය ලෙසින් හඳුන්වා ඇත. රාවණ යුගයේදී මෙරට ගුවන් රථ පමණක් නොව යුද්ධ සඳහා භාවිත කරන ජලකර බෝම්බ වැනි දෑද නිපදවා ඇති බව විද්වත් මතයයි. මීට අමතරව මුහුදේ උදම් රළ මැවිය හැකි තරමේ බෝම්බ වර්ගද එකල භාවිත කර ඇති බවට මහා භාරත කාව්‍ය හා රාමායණය සාක්ෂි දරයි.

රාවණ රජු සිය ගුවන් යානයෙන් සීතාව පැහැරගෙන දකුණු දිගට යද්දී දුටු දර්ශනය කවියා මෙසේ විස්තර කරයි. (රාමායණය)

පහතින් බිම්තලා උඩින් වේගයෙන් හසුලේය
නිපුණ නියමුවා සිය ගමන් මග
වන විල් ගල් කුළු ගිරි ශිකර ගෙවා
බියකරු රුපුන් ගහන
හඩ දෙන මහ සයුර ද
ඔහු ඉක්ම වී
සදාතනික මහ සමුදුරට අධිපති වූ
වරුණ රජුගේ ඉපැරණි රජ දහන
මෙසේ හේ පියමං වී
රාවණ දේවිය ගෙන යන අතරේ
කුපිත වූ දිය රැළි වස වී බිඳුනි......
නො කැමති වූ සීතා ඉන් බැස්සේ
මනහර ලංකා පුරවරටයි.

මෙම රාවණ පුවත මෙරට ජන සමාජය වසර දහස් ගණනක් පාරම්පරිකව පවත්වා ගෙන ආවද අද සමාජයේ ජීවත් වන බහුතරයකගේ මතය වී ඇත්තේ මෙම කථා පුවත හුදෙක් සාහිත්‍යමය හේතු සඳහා ගෙතුන එකක් බවයි. මෙසේ වීමට ඉවහල් වූ ප්‍රධානම කරුණ ලෙස සැලකිය හැක්කේ 1912 දී පමණ "ලංකා ඉතිහාසය" නම් ග්‍රන්ථය සකස් කළ ඉංග්‍රිසි සිවිල් සේවක එච්. ඩබ්ලිව් කොඩ්රිංටන් විසින්ද මෙම පුවත මිත්‍යාවක් ලෙසට හඳුන්වා දී තිබීමයි. නමුත් ශිෂ්ඨාචාර ලෝකයා ගුවනින් යාම පිළිබඳ සිතන්නටත් ප්‍රථම ශ්‍රී ලාංකිකයෙක් (රාවණ) පළමුවෙන්ම ගිය ගුවන් ගමනක් සම්බන්ධව වාල්මිකී විසින් රාමායණයේ තබන ලද සටහනට යම් කිසි විශේෂ හේතුවක් තිබිය යුතුය. "රාමායණම් ආදී කාව්‍යම්" ලෙස හඳුන්වා දීම තුලින් රාමායණය මෑතක ලියූවක් නොවන බවද පැහැදිලි වේ. එවන් වූ ආදිතම කාව්‍යක ශ්‍රී ලාංකාව සම්බන්ධව මෙවැන්නක් සඳහන් වීමද ඉතා සුවිශේෂී කරුණකි.

රාමායණය ඉංග්‍රිසියට නැගෙන තෙක් යුරෝපීයයන්ගේ මතය වූයේ ග්‍රීසියේ විසූ ඉකේරස් හා ඩීඩුල්ස් පිය පුතු දෙදෙනා සිය ශරීරයේ පිහාටු අලවා ගෙන සූර්යා දෙසට පියෑඹීමට උත්සාහ ගැනීම ලෝකයේ පළමු වන අහස් ගමන බවයි. කාශ්‍යප බුදු සමයේ "කාෂ්ඨවාහන" පුවත, ග්‍රීසියේ ඉකේරස් හා ඩීඩුල්ස් පිළිබඳ පුවත සහ 1903 රයිට්



සහෝදරයින් ගුවන් ගමනක යෙදෙන තෙක් ලොව පැවතියේ ලංකා ව්‍යවහාරයෙන් ආ රාවණගේ දඬු මොණරය පිළිබඳ පුවත පමණි. මෙම සිදුවීම් කවරෙකු විසින් මිත්‍යා මත වශයෙන් සලකා බැහැර කලද සාමාන්‍ය දැනීමට අනුව නම් ගුවන් යානයට සුදුසු නමක් පවා ජන ව්‍යවහාරයට පැමිණියේ ශ්‍රී ලංකාවෙන් බව සියළු දෙනා පිළිගත යුතු කරුණකි. එයට දඬු මොණර යන්ත්‍රය යයි කීමෙන් ලීයෙන් තැනූ මොණරකු වැනි පියාඹන යන්ත්‍රයක් සිහි ගන්වයි. ශ්‍රී ලංකාව පිළිබඳ ඉහත සඳහන් පුවත රාමායණයෙහි පමණක් නොව මහා භාරතය නම් වීර කාව්‍යයෙහි හිද සටහන්ව ඇත. කෙසේ වෙතත් ශ්‍රී ලංකාවේ ඇත අතීතයේ සාමාන්‍ය වශයෙන් හෝ ගුවන් ගමන් පිළිබඳ තොරතුරක් දක්නට ලැබෙන්නේ ගුරුළු ගෝමීන්ගේ අමාවතුර නම් කෘතියෙහි සහ තොටගමුවේ ශ්‍රී රාහුල හිමියන්ගේ සැලලිහිණි සන්දේශයෙහිය. සැලලිහිණි සන්දේශයෙහි, සන්දේශය ගෙන යන සැලලිහිණියාට "බල මහ මුහුද එම සඳ උතුරින් පෙනෙන" හා "සකි සඳ පෙනේ සමනොළ ගල නැගෙනහිර" යයි පවසමින් තොටගමුවේ ශ්‍රී රාහුල හිමියන් නැවත විද්‍යාමාන කර ඇත්තේද වාල්මිකී විසින් හෙළි කල රාවණගේ දඬු මොණරය පිළිබඳ විය යුතුය.

මේ අනුව ලෝකයේ අන් සියල්ලටම ප්‍රථමයෙන් ගුවන් යානයක් හා සම්බන්ධ පුවතකට හිමිකම් දරා ඇත්තේ ශ්‍රී ලාංකිකයන් නොවේද යන්න ඔබ විසින්ම නැවත නැවතත් සිතා බැලිය යුතු කරුණකි. ඉතිහාසය දෙස බැලීමේදීද අන් කිසිදු රටකට නොදෙවනි තාක්ෂණ මහිමයක් අප සතුව තිබූ බව නොරහසකි. වාරි තාක්ෂණය, ලෝහ තාක්ෂණය හා ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පය මේ සඳහා කදිම නිදසුන් වේ. අතීතයේ මෙවැනි විස්කම් කල ලාංකිකයන් සතුව ගුවන් තාක්ෂණයද තිබුණා යයි කිව හැක්කේ මෙම කරුණු නිසාය.

> **සාමාන්‍ය දැනීමට අනුව නම් ගුවන් යානයට සුදුසු නමක් පවා ජන ව්‍යවහාරයට පැමිණියේ ශ්‍රී ලංකාවෙන් බව සියළු දෙනා පිළිගත යුතු කරුණකි. එයට දඬු මොණර යන්ත්‍රය යයි කීමෙන් ලීයෙන් තැනූ මොණරකු වැනි පියාඹන යන්ත්‍රයක් සිහි ගන්වයි.**

මෙහිදී ග්‍රීක පිය පුතු දෙපලගේ කථා පුවතට අමතරව ගුවන් ගමනක් ගැන සඳහන් වන ජන කතාවක් යුරෝපයේ, ඇමරිකාවේ හෝ වෙනත් බටහිර රටකින්වත් අසන්නට නොලැබීද පුදුමයට කරුණකි. ඔවුන්ගේ පැරණි දේවස්ථාන වල දේව දූතයන් සිත්තම් කර අඹා ඇත්තේ පියාපත්ද සහිතවය. පෙරකී ග්‍රීක පිය පුතු පුවතේදී මෙන්ම මෙමගින්ද අදහස් කෙරෙන්නේ පියාපත් ඇතිව මිස වෙනත් අයුරකින්, එනම් යන්ත්‍රයකින් හෝ වෙනත් බලයකින් අහසින් යා හැකි බවක් ඔවුන් නොදැන සිටි බව නොවේද..? වාල්මිකී විසින් රචිත රාමායණයේ හැරුණු විට එකළ වෙනත් කිසිදු ඉන්දියානුවකු අහසින් යන්නකු පිළිබඳව සඳහන් කර නැත. එසේ ලියා හෝ කියා ඇත්නම් ඒ බුදුරජාණන් වහන්සේ විසින් වදාළ "කාෂ්ඨවාහන" ජාතකයේ පමණි. මින් ප්‍රධාන වශයෙන් පැහැදිලි වන කරුණ වන්නේ අප උපන් රටේ ආදි මුතුන් මිත්තන් කොපමණ මානසික දියුණුවක් සහ ශිෂ්ඨාචාරයක් ඇතිව ජීවත් වන්නට ඇත්ද යන්නයි. ඔවුන් ගුවන් යානයේ නිෂ්පාදකයින් නොවූවද ලොව අන් සියල්ලටම පෙර ගුවන් යානය පිළිබඳ අදහසක් හෝ ඉදිරිපත් කළ පිරිසක් ලෙස හැඳින්විය යුතුය. එවැනි ශිෂ්ඨාචාරයකට නෑකම් කීමට හැකිවීම පෞද්ගලිකව ලාංකිකයකු වශයෙන් මා තුල මෙන්ම ඔබ තුලද සියුම් ආඩම්බරයක් ඇති කරණු නිසැකය.

පොත පත ඇසුරින්

දේවි කවිසල

ලබන කලාපයේ පටන් "**හෙළ ගුවන් ගාථා**" පිළිබඳ ජ්‍යේෂ්ඨ ඉතිහාසඥ ආචාර්ය සූරිය ගුණසේකර මහතා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලිපි පෙළක් බලාපොරොත්තු වන්න.

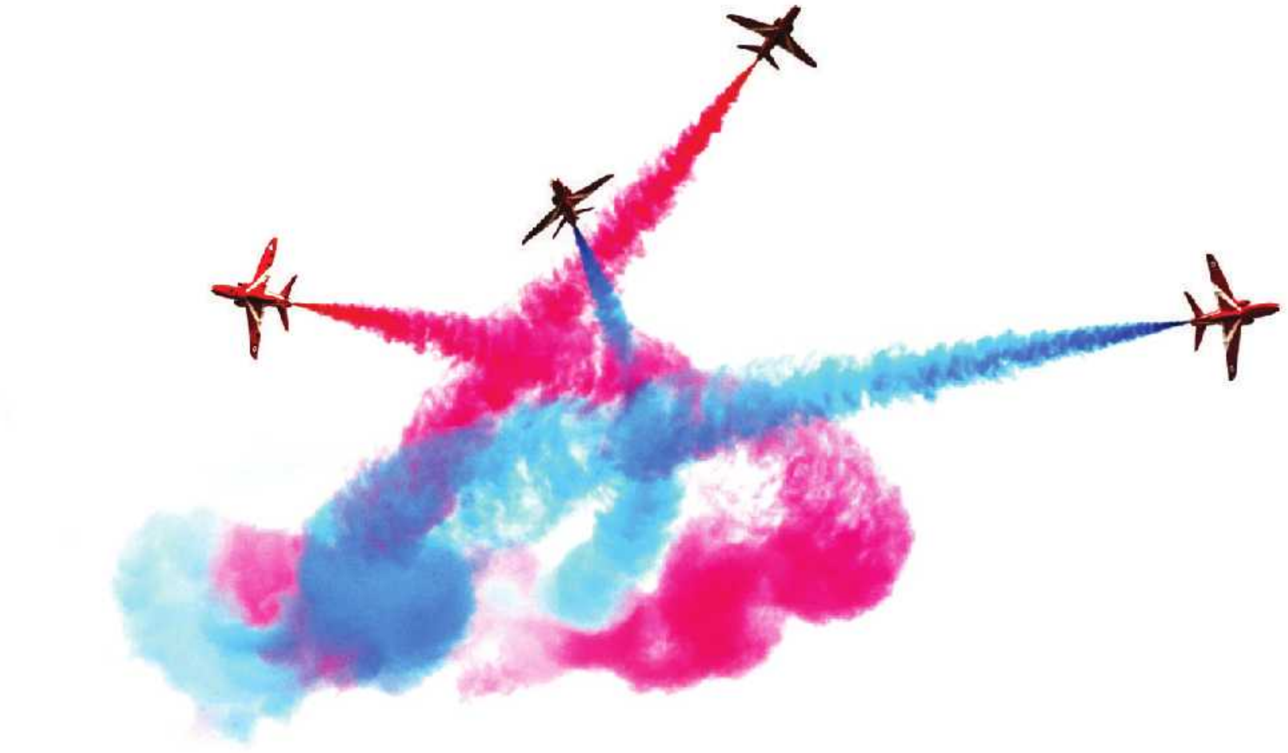
MIHIN LANKA
Yours to fly
For an affordable journey...
Dubai
Kuwait
Trichy
Bodhgaya
Varanasi
Call us: (011)2002255
www.mihinlanka.com

ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම්

(Aircraft Aerobatics Teams)

Red Arrows

Royal Air Force Aerobatic Team



ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ කතා කිරීමේදී ගුවන් කරණම් යන විෂය ශ්‍රී ලාංකිකයින් වන අපට එතරම් සමීප නොවූවද එවැනි සංදර්ශන නැරඹීමට ඇත්තේ දැඩි ආශාවකි. "මටත් ඒ වගේ ගුවන් යානයක යන්නට ඇත්නම්...??" යන සිතිවිල්ල නිතැතින්ම මනසට පැමිණෙන්නේ එවැනි සංදර්ශන වලදී ගුවන් යානා හසුරවන නියමුවන් එය සිදුකරන ආකාරය ඉතා සිත් ඇදගන්නා සුළු බැවිනි. ගුවන් කරණම් යන විෂය කෙතරම් අලංකාර ලෙස බාහිරින් පෙණුනද එය ඉතා අවධානම් සහිත ත්‍රාසජනක ක්‍රියාවකි. දැනට ගුවන් කරණම් සංදර්ශන වලදී සිය හැකියාවන් විදහා දක්වන කණ්ඩායම් 100 ට ආසන්න ප්‍රමාණයක් ඇති අතර මෙවර කලාපයෙන් අප හඳුන්වා දෙන්නේ ඉන් එක් කණ්ඩායමකි.

වත්මන් ලෝකයේ ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් අතුරින් ඉදිරියෙන්ම සිටින කණ්ඩායමක් ලෙස බ්‍රිතාන්‍ය ගුවන් හමුදාව යටතේ පවතින "Red Arrows" කණ්ඩායම හඳුන්වා දිය හැක. ලොවපුරා විහිදී පවතින සියළු ගුවන් කරණම් කණ්ඩායම් අභිභවමින් ප්‍රේක්ෂකයින් මවිත වන සුළු අන්දමේ සුපිරි හැකියාවන් ඉදිරිපත් කිරීම ඔවුනට ඉදිරියට ඒමට මහඟු රුකුලක්ව ඇත. වර්ෂ 1964 දී ආරම්භ කර තිබෙන මෙම කණ්ඩායම පවතින්නේ රාජකීය ගුවන් හමුදාව යටතේය. මේ වන විට "Red Arrows" කණ්ඩායම ප්‍රධාන ගුවන් නියමුවන් 09 දෙනකුගෙන් හා සහායක සාමාජිකයින් 91 දෙනකුගෙන්

සමන්විත වේ. දැනට සංදර්ශන වලදී මොවුන් භාවිත කරණු ලබන්නේ 'Hawk' වර්ගයේ ගුවන් යානා වන අතර රාජකීය වර්ණය රතු පැහැය වේ. මෙම කණ්ඩායමේ ලාංඡනය ඇති දියමන්ති මගින් ඔවුන්ගේ වෙළඳ ලකුණ නිරූපණය කරයි. එහි ආදර්ශ පාඨය වන "Éclat" මගින් විශිෂ්ඨත්වය යන්න අර්ථ දැක්වේ.

"Red Arrows" කණ්ඩායම පිළිබඳව කතා කිරීමේදී 1968 දී පමණ එහි නායකයාව සිටි Squadron Leader Ray Hanna විසින් එවකට පැවති ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 07 සිට 09 දක්වා වැඩි කරණ ලද අතර ඊට සමගාමීව කණ්ඩායමේ හැකියාවන්ද ඉහළ නංවන ලදි. මුල් වකවානුවේදී

ඔවුන් Folland Gnat නම් යානයෙන් ගුවන් සංදර්ශන වාර 1292 ක් පමණ පමණ පවත්වා ඇති අතර පසුව දැනට ඔවුන් භාවිත කරන BAE Hawk යානය වෙත මාරු වී ඇත්තේ මෙය හැසිරවීම වඩා පහසු නිසාවෙනි. 1966 පටන් "Red Arrows" හි ගුවන් නියමුවෙක් වසරකට අනිවාර්යයෙන් සංදර්ශන 09 ක් සිදු කල යුතු අතර එයට අමතරව ඔහු Tornad, Harrier හෝ Juguar වැනි ගුවන් යානයකින් නියමිත පියාසර පැය (Flying Hours) 1500 ක් හෝ එය ඉක්මවා සම්පූර්ණ කල යුතුය. එක් නියමුවකුට උපරිම වසර 03 ක් දක්වා සේවයේ නිරත විය හැකි අතර සෑම වසරක් පාසා නියමුවන් තිදෙනෙක් ඉවත්වී නවක නියමුවන් තිදෙනකුට අවස්ථාව ලබාදෙයි. මෙම කණ්ඩායමේ අතිරේක නියමුවන් නොමැති අතර අත්‍යාවශ්‍ය අවස්ථාවක වුවද නියමුවකු වීමට අවශ්‍ය සුදුසුකම් නොමැත්තෙකුට අවස්ථාව නොලැබේ.

"Red Arrows" හි විශේෂ සුදුසුකම් හා නීති මාලාවක්ද පවතින්නේ නිසි විනයක් සහිතව කණ්ඩායම ඉදිරියට ගෙනයාම සඳහාය. මෙම ගුවන් යානා වල නියමුවන් සඳහා භාවිතා කරන කෙටි නම් Red 1, Red 2, Red 3 සිට Red 11 වශයෙන් වේ. මෙහි කණ්ඩායම් නායකයා Red 1 වන අතර ඔහුට පියාසර කළ නොහැකි නම් කණ්ඩායමේ අනෙක් කිසිවකුටද පියාසර කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් විය නොහැක. තවද ගුවන් කරණම් සංදර්ශනයකදී එක් එක් නියමුවාට හිමි ස්ථාන ඇති අතර කිසිදු හේතුවක් මත එම ස්ථාන වෙනස් කළ නොහැක. මෙහිදී Red 10 නියමුවා මාර්ගය පාලනය කරන අතර නිරතුරුවම ප්‍රධාන පාලක මධ්‍යස්ථානය සමග තොරතුරු හුවමාරු කර ගනී. එමෙන්ම සංදර්ශනය රූගත කිරීමේ කටයුත්ත මෙන්ම ඡායාරූප ගැනීමේ කටයුත්තද ඔහු විසින්ම සිදු කරයි. "Red Arrows" සාමාජිකයින් 85 දෙනකුගෙන් සමන්විත ඉංජිනේරු බලකායකින්ද යුක්තය. ඔවුන් "The Blues" නමින් හඳුන්වයි. සංදර්ශන සඳහා පුහුණු වීම් සිදු කරන විටදී නියමුවන් කොළ පැහැති ඇඳුමක්

© Crown Copyright

මෙහි කණ්ඩායම් නායකයා Red 1 වන අතර ඔහුට පියාසර කළ නොහැකි නම් කණ්ඩායමේ අනෙක් කිසිවකුටද පියාසර කිරීම සඳහා ඉදිරිපත් විය නොහැක. තවද ගුවන් කරණම් සංදර්ශනයකදී එක් එක් නියමුවාට හිමි ස්ථාන ඇති අතර කිසිදු හේතුවක් මත එම ස්ථාන වෙනස් කළ නොහැක.

භාවිත කරන අතර සංදර්ශනයේ නිරත වන අවස්ථාවේ රතු පැහැති ඇඳුමක් භාවිත කරයි.

"Red Arrows" කණ්ඩායම භාවිත කරන ගුවන් යානය ගුවන් සංදර්ශන සඳහාම විශේෂයෙන් නිපද වූ යානයක් වන අතර නවීන ගුවන් යානා වර්ගයක් වන Eurofighter Typhoon වැනි අධික වේගයෙන් ගමන් කළ හැකි ගුවන් යානා ගනයට එම යානය අයත් වේ. මෙම යානයේ උපරිම වේගය 1037 km/h වන අතර මෙය ඉන්ධන පිරිමැසීම අතින්ද ඉහළින් සිටී.

වර්තමානයේ Wing Commander Jas Itawker මෙම කණ්ඩායමේ නායකයා වශයෙන් කටයුතු කරන අතර මේ වසරේ සංදර්ශන මැයි මස අවසානයේ සිට ආරම්භ කර ඇත. "Red Arrows"සංදර්ශන පවත්වන අතරතුරදී සුළු ගැටීම්, ධාවන පථයෙන් පිටතට පැනීම් හා ගිණි ගැනීම් වැනි විවිධ අනතුරු වලටද මුහුණපා ඇති නමුත් කිසිදු ජීවිත හානියක් මේ දක්වා සිදුවී නොමැති වීමද විශේෂය. 1964 න් ඇරඹි "Red Arrows" කණ්ඩායමේ ගමන් මඟ සිය හැකියාවන් හා දක්ෂතා මතින් ප්‍රේක්ෂකයින් අතරට රැගෙන ගොස් ඇති අතර එයම ඔවුන්ගේ නාමය ලෝකය පුරා ව්‍යාප්ත වීමට ප්‍රධාන හේතුවක්ව තිබේ.

සැකසුම අශාන් හෙට්ටිගේ

ගුවන් ඉංජිනේරු තාක්ෂණය

ඔහු සිය මූලික අධ්‍යාපනය කොළඹ ශාන්ත ජෝසප් විද්‍යාලයෙන් හදාරා පසුව ගුවන් යානා ඉංජිනේරු ශිල්පය පිළිබඳව වැඩිදුර අධ්‍යාපනය ලබා ඇත්තේ එංගලන්තයේ කිංස්ටන් විශ්ව විද්‍යාලයෙනි. දැනට ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමට අනුයුක්තව සේවය කරන ඔහු නමින් ජෙරම් ද සිල්වා වන අතර ගුවන් යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය හා ගුවන් යානයේ සැකැස්ම පිළිබඳ ඔහුගේ ලිපි පෙළක් අද පටන් අප ඔබ වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කිරීමට අදහස් කළෙමු.

ගුවන් යානය පිළිබඳ සඳහන් කිරීමේදී එහි ක්‍රියාකාරීත්වය ගැනද අප විසින් දැනගත යුතු කරුණු බොහෝමයකි. මන්ද ගුවන් යානය පිළිබඳ දැනුවත් වීමේදී එහි ප්‍රධාන කොටස් සම්බන්ධව මෙන්ම එහි ක්‍රියාකාරීත්වය සම්බන්ධවද මූලික වශයෙන් හෝ දැනුවත් වීම ඉතා වැදගත්ය. එම හේතුව නිසාවෙන්ම අප "ගුවන්සර" මංගල කලාපයේ සිටම ගුවන් යානයේ ක්‍රියාකාරීත්වය සම්බන්ධව ඔබව දැනුවත් කිරීමට අදහස් කළ අතර ඒ වෙනුවෙන් ලිපි පෙළක් ලබා ගැනීමට මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ වෘත්තීමය පළපුරුද්දක් ඇති පුද්ගලයෙකුද සම්බන්ධ කර ගැනීමට අපට හැකි විය.

මෙවැනි ලිපි මාලාවක් පළ කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ ගුවන් යානය හා සම්බන්ධ මූලික න්‍යායන් සම්බන්ධව වඩා සරල ආකාරයේ දැනුමක් අප පාඨකයින් වෙත ලබා දීමයි. මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පුළුල් ලෙස සංකීර්ණ ආකාරයෙන් ලියවී ඇති ලිපි ලේඛණ ග්‍රන්ථ හා සඟරා ඉතා සුලභ දසුනක් වුවද ගුවන්සර සඟරාවෙහි පළවන මෙම ලිපි පෙළෙහි අවශ්‍යතාවය වනුයේ නවක එහෙත් මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ දැනුවත් වීමට සැම විටම උනන්දුවක් දක්වන පාඨකයන් හට වඩාත් පැහැදිලිවූත් නිරවද්‍යවූත් දැනුමක් ලබාදීමයි.

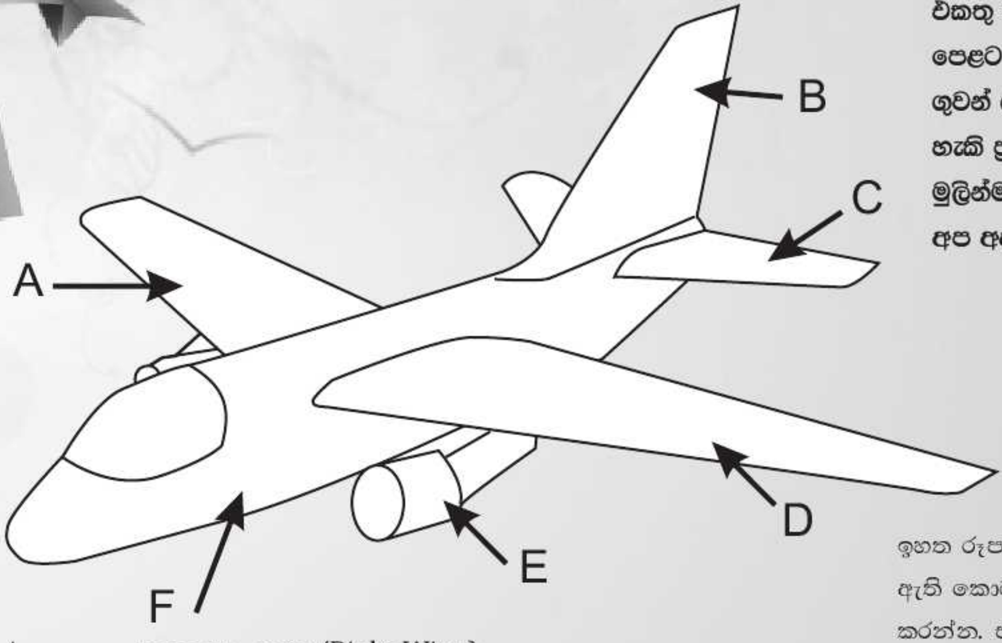
තවද මීන් ඔබ්බට මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ තම දැනුම් පරාසය පුළුල් කර ගැනීමට උනන්දු වන සියළුම පාඨකයින්ගේ පහසුව සඳහා ඒ හා සම්බන්ධව යොමු විය යුතු වෙනත් වෙබ් අඩවි, සඟරා මෙන්ම පොත්පත් පිළිබඳව තොරතුරු ලබාදීමටද අපට හැකියාව පවතී. මෙවැනි යොමු කිරීම් මගින් සිදු වන්නේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව ගවේෂණයන් කිරීමට නව තරුණ කොටස් පෙළඹීමයි. තවද ගුවන් යානයක මූලික න්‍යායන් සම්බන්ධව තාර්කික ආකාරයෙන් ඉදිරිපත් කර ඇති ගණිතමය පැහැදිලි කිරීම් වඩාත් පහසුවෙන් අවබෝධ කර ගැනීමට නම් පොත්පත්, සඟරා මෙන්ම විද්‍යුත් ලිපි පරිශීලනය කිරීම ඉතා වැදගත් බව අපගේ අදහසයි. තවද මෙම ලිපි පෙළ මගින් ඉදිරියේදී ගුවන් ක්ෂේත්‍රයට අදාලවූ නව සොයා ගැනීම්, එදිනෙදා ගුවන් ක්ෂේත්‍රය තුළ සිදුව ඇති වැදගත් වෙනස් වීම් වැනි තොරතුරුද ඔබ

වෙත ඉදිරිපත් කිරීමට අප සූදානමින් සිටී. මෙහිදී අසීරු ගණිතමය සමීකරණයන් හා දත්තයන් යොදා ගනිමින් පැහැදිලි කිරීම් සිදු නොකිරීමට බලාපොරොත්තු වන අතර අවශ්‍යම විටකදී පමණක් ගණිතමය දත්ත ඉදිරිපත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. රෙනෝල්ඩ් අංකය හා එසවුම් සංගුණකය (Lift Coefficient) වැනි ගුවන් ඉංජිනේරු විද්‍යාවේ අත්‍යාවශ්‍යම අංග මේ සඳහා උදාහරණ ලෙස දැක්විය හැක.

මාතෘකාව දෙස බැලූ කළ මෙම කොටස කුඩා එකක් බව පෙණුනද මෙය ඉතා පුළුල්ව විහිදී පවතින එකකි. එසේ පුළුල්ව විහිදී පවතින කොටසක් පිළිබඳ සම්පූර්ණ දැනුමක් සඟරාවක් වැනි මාධ්‍යක් තුළින් ලබා දීමද ඉතා අපහසු කාර්යයකි. එහෙයින් මෙම කොටසින් ප්‍රධාන වශයෙන් වායු ගති විද්‍යාව (වාතයේ හැසිරීම පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරන විද්‍යාව) හා ක්‍රියාකාරීත්වය (Aerodynamic & Mechanics) නම් මාතෘකාව මූලිකව සවිස්තරාත්මකව ඉදිරිපත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ.

ප්‍රධාන වශයෙන් මෙම ලිපි පෙළ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට රුචියක් දක්වන ඕනෑම පුද්ගලයකු සඳහාම විවෘත වන අතර අභ්‍යාවකාශ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන්නන්ටද මෙමගින් යම් දැනුමක් ලබා ගත හැකිය. අවසාන වශයෙන් අපගේ බලාපොරොත්තුව නම්, මෙම ලිපි පෙළ කියවන පුද්ගලයා කවරෙකු වුවද ඔහු ගුවන් සේවාව නම් ආකර්ෂණීය ක්ෂේත්‍රයේ චමත්කාරය විඳගනු ඇති බවයි.

ගුවන් යානයක මූලික කොටස්



A - දකුණු පස තටුව (Right Wing)

B - සිරස් ස්ථායීකාරකය (Vertical Stabilizer/ Rudder)

C - තිරස් ස්ථායීකාරකය (Horizontal Stabilizer/ Elevator)

D - වම් පස තටුව (Left Wing)

E - එන්ජිම (Engine)

F - බඳ කොටස (Fuselage)

ගුවන් යානය යන අදහස මනසට පැමිණි විගසම ඔබ තුළ යම් අදහසක්, චිත්‍රයක්ද සමග මැවෙනු නොඅනුමානය. එසේ වුවද ගුවන් යානයේ එක් එක් කොටස් සම්බන්ධව ඔබ තුළ පවතින දැනුමට වැඩි යමක් එකතු කිරීමට සහ මෙම ලිපි පෙළට ප්‍රවේශයක් වශයෙන් ගුවන් යානයක බාහිරව දැකිය හැකි ප්‍රධාන කොටස් පිළිබඳ මුලින්ම ඔබව දැනුවත් කිරීමට අප අදහස් කළෙමු.

ඉහත රූප සටහනෙහි ලකුණු කර ඇති කොටස් හොඳින් අධ්‍යයනය කරන්න. එවිට ඔබට ගුවන් යානයේ බාහිරින් පෙනෙන්නට තිබෙන එක් එක් කොටස පැහැදිලි ලෙස හඳුනා ගත හැකිවනු ඇත. මෙහි අප දැක්වූ රූප සටහන් ආශ්‍රිත තොරතුරු මගින් ගුවන් යානයක මූලික කොටස් පිළිබඳව අදහසක් ලැබෙන්නට ඇතැයි අප සිතමු.

ගුවන් යානයක් මත ක්‍රියා කරන බල ලබන කලාපයෙන් බලාපොරොත්තු වන්න..

Favourite Holidays

Luxury vacations Private aviation Pure experience

www.favouriteholidays.com

Outbound vacations

Executive jets & medivac

Inbound vacations

Aircraft handling & supervision

Airline representation

Favourite Holidays is the partner of choice for discerning travellers to Sri Lanka & the Maldives. The travel arm of the Favourite Group, whose holdings also include Sri Lanka's only helicopter operator and a luxury resort in the Maldives. With Favourite Holidays you will experience an extraordinary vacation in uncompromising luxury & style. We provide a unique experience that no other destination management company can match, from a choice of eclectic itinerary to a drop by helicopter at the grounds of your villa or hotel.

Favourite Holidays
+94 772 702 702

airblue

මෙවැනි මාතෘකාවක් පිළිබඳ තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීමේදී ඒ සඳහා මනා දැනීමක් මෙන්ම ක්ෂේත්‍රයට සමීප පුද්ගලයකුගේ අදහස් ලබා ගත හැකි නම් එය ඉතා වැදගත් බව අපට වැටහුණි. එහෙයින් දැනට අප සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේද සේවයේ නියුතු 'ගෲප් කපිතාන් ප්‍රියන්ත අධිකාරම්' මහතාගෙන්ද මේ සම්බන්ධව වැදගත් තොරතුරු රාශියක් ලබා ගත් අතර සිය කාර්යය බහුල සේවා කාලය තුළදී අප හට ලබා දුන් සහයෝගය අගය කිරීමටද මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නෙමු.

නියමු රහිත ගුවන් යානා

වසර 106ක අභිමානවත් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ නව පියවරක් ලෙස නියමු රහිත ගුවන් යානා හඳුන්වා දිය හැකිය. මීට වසර 106 ට පෙර තිබූ තත්වය උඩු යටිකුරු කරමින් මෙවැනි අධි තාක්ෂණයකින් යුතු ගුවන් යානා බිහිවීම සැබවින්ම විශ්මය ජනකය. එවන් වූ විශ්මය ජනක නිමැවුමක් වන නියමු රහිත ගුවන් යානා පිළිබඳව ගුවන්සර මංගල කලාපයෙන්ම යම් අදහසක් ලබා දීමට අප අදහස් කරන අතර අද පටන් ඉදිරි කලාප වලදී මෙවැනි නව නිර්මාණ පිළිබඳව තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම අපගේ අරමුණයි.

මෙම නියමු රහිත ගුවන් යානා සැලකිල්ලට ගැනීමේදී වර්තමානයේදී මේ සඳහා වූ විශේෂිත නම් කිහිපයක් භාවිත කරයි.

- UAV - Unmanned Aerial Vehicles
- RPV -Remotely Piloted Vehicles
- Drones

කෙසේ වෙතත් නවමත් පර්යේෂණ අවධියේ පවතින නියමු රහිත යානා අනාගත ලෝකයට කෙසේ බලපාවිද [illegible] අප කාගේත්

අවධානයට ලක් විය යුතුය. වර්තමානයේදී නොයෙකුත් රටවල් විසින් මෙම යානා යුධමය කටයුතු සඳහා බහුලව යොදා ගන්නා අතර ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවද මෑත කාලයේ මෙම යානා යුධමය කටයුතු සඳහා සාර්ථකව යොදා ගන්නා ලදි. මෙම යානා තවදුරටත් වෙළඳ ගුවන් ගමන් (Commercial Air Transport) සඳහා භාවිත කිරීමට හැකියාවක් පවතීද? යන්න සොයා බැලීමටද වර්තමානයේ පර්යේෂණ සිදු කරමින් පවතී. දැනට භාවිතයේ පවතින යානා වල විශාලත්වය දළ වශයෙන් දිගින් අඩි 20 - 30 පමණ වන අතර පළලද ඊට සමාන ප්‍රමාණයකි. නමුත් දැනට පර්යේෂණ මට්ටමේ පවතින විශාලතම යානය දිගින් අඩි 100 පමණ වේ. මෙම නියමු රහිත යානා වල ඉතිහාසය සම්බන්ධ තොරතුරු වලින් පෙනෙන්නේ මේ සඳහා දීර්ඝ අතීතයක් තිබී ඇති බවයි.

නියමු රහිත ගුවන් යානා ඉතිහාසය

මුලින් නියමු රහිත යානා පිළිබඳ සඳහන් වන්නේ 1849 වසරේ ඔස්ට්‍රියාවෙනි. එහි ඔස්ට්‍රියන්වරු ඉතාලියේ වැනීස් නගරය දෙසට පුපුරණ ද්‍රව්‍ය පිරවූ නියමු රහිත වායු බැලුන පා කර හැරීමට උත්සහ දරා ඇත. නමුත් ඔවුන්ගේ අවාසනාවකට එම බැලුන සුළඟේ බලපෑම හේතුවෙන් නැවතත් ඔස්ට්‍රියාවටම පැමිණ පුපුරා ගොස් ඇත. එතැන් පටන් මිසයිල විදිය හැකි යානා දක්වා ගුවන් තාක්‍ෂණය ශීඝ්‍ර දියුණුවක් ලබා ඇත. ඔස්ට්‍රියානුවන්ගේ නියමු රහිත වායු බැලුන අදහසට පසු, පළවන ලෝක යුද්ධයේ සමාප්තියත් සමගම නියමු රහිත, පුපුරණ ද්‍රව්‍ය අඩංගු යානා ගුවන් බෝම්බ ලෙස නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර පසු කාලයේ මේවා කෲස් මිසයිල වශයෙන් හැඳින්විය. පරිගණක ආශ්‍රයෙන් මෙම නියමුවන් රහිත මිසයිල මහාද්වීපයක සිට තවත් මහාද්වීපයකට ස්වයංක්‍රීය නියමු ක්‍රමය (Autopilot) මගින් ගමන් කරවිය හැකි අයුරින් නිපදවා ඇත. තවද මෙම නියමු රහිත ගුවන් යානා ගොඩ බිම් සටන් කරුවන්ට තම ඉලක්ක පුහුණුවීම සඳහාද යොදා ගෙන තිබේ. විශේෂයෙන් මෙම යානා සතුරු ස්ථාන නිරීක්‍ෂක යානා ලෙස මෙන්ම ප්‍රහාරක මිසයිල විදිනයන් ලෙසද භාවිත කරයි. තවද වත්මන් හමුදා මෙම යානා වලට වැඩි රුචියක් දක්වන්නේ, මෙම යානාවන් යොදා ගනිමින් කරන නිරීක්‍ෂණ වලදී පුද්ගලයින්ට ඇති

අන්තර්ජාලය ඇසුරිනි

ලබන කලාපයෙන් නියමු රහිත ගුවන් යානාවල ක්‍රියාකාරිත්වය හා අනාගතය පිළිබඳ තොරතුරු බලාපොරොත්තුවන්න...

ගුවන් සේවා සමාජය

"**ගුවන්සර**" සඟරාවේ මූල බීජය හට ගන්නේ ගුවන් සේවා සමාජය නම් වූ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය තුළ පිහිටුවා ඇති විශේෂ ඒකකය තුළින්ය. ගුවන් සේවා සමාජය පිහිටුවා වසරක් තරම් කෙටි කාලයක් වුවද මෙමගින් දැනට සිදු කරමින් පවතින ක්‍රියාවලිය සැලකිය යුතු තරම් වේ. තවද මෙම සඟරාවෙහි මූලික කටයුතු සියල්ල දැනට සිදු කරනු ලබන්නේද ගුවන් සේවා සමාජය තුළින්ම වීමද විශේෂය. මෙවැනි භාරදූර කාර්යයක් ඉටු කිරීමේදී ඒ සඳහා විශේෂ උනන්දුවක් හා සක්‍රිය දායකත්වයක් දක්වන කණ්ඩායමක් සිටීමද ඉතා වැදගත්ය. මෙහිදී එවන් වූ සක්‍රිය දායකත්වයක් දක්වන, වත්මන් ලේකම් සාගර නූපේ හේවගේ මහතා ගුවන් සේවා සමාජයේ වටපිටාව මෙන්ම එහි අරමුණු හා අභිමතාර්ථ පිළිබඳව "ගුවන්සර" මංගල කලාපයට ලබා දුන් අදහස් පහත දැක්වේ.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවාව තිරසාර සංවර්ධනයක් කරා ගෙනයෑමේ පරමාර්ථය සාර්ථක කර ගැනීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියෙහි නිලධාරීන්ගේ දායකත්වයෙන් "ගුවන්සේවා සමාජය" (Aviation Club) ස්ථාපිත කොට ඇත. මෙමගින් ප්‍රධාන ලෙස අපේක්ෂා කරනුයේ ශ්‍රී ලාංකීය ජනතාව, ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව වූ දැනුමින් සන්නද්ධ කිරීමත් ඒ ඔස්සේ ඔවුනට මෙම ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමට අවකාශ උදාකර දීමත්ය.

ඈත අතීතයේ සිට සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය ඉතාම සීමිත පිරිසකට පමණක් සීමා වී තිබූ බව නොරහසකි. නමුත් මේ සියළු කරුණු මැඩගනිමින් සමස්ථ ජනතාවම මෙම ක්ෂේත්‍රය හා බද්ධ විය යුතු කාලය උදා වී ඇත.

ලෝකයේ අනෙකුත් රටවල් මේ වන විට ඉතා ශීඝ්‍රයෙන් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය හා බද්ධ වෙමින් සංවර්ධනයේ අග්‍රඵල නෙලාගෙන ඇත. ලොවපුරා පැතිරගිය වේගවත්ම ප්‍රවාහන ජාලය වන ගුවන් සේවාව නිරුපද්‍රිතතාවයට මෙන්ම කාර්යක්ෂමතාවයට ද ඉතා හොඳ පිළිතුරකි. රටක භූමිය භාවිතා කරමින් ක්‍රියාත්මක වන මහාමාර්ග, දුම්රිය, වැනි ප්‍රවාහන ජාලයන් සමග සසඳා බැලූ කළ ගුවන් ප්‍රවාහනයට යෙදෙවෙන යටිතල පහසුකම් ද සුළු පටු නොවේ.

මෙලෙස ශීඝ්‍ර දියුණුවක් කරා ගමන් කරන ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයට සමගාමීව දියුණු වන හා ඒ අනුසාරයෙන් ගොඩනැගෙන කර්මාන්ත, ආයතන, සේවාවන්, හා වෙනත් දෑ බොහෝය. ඒ හරහා රටක ජනතාවට මෙන්ම රටට වන සේවය, දියුණුව ඇගයීමට ලක්කළ නොහැකි තරමටම ඉහළ යන්නේ අප නොසිතන තරම් වූ වේගයකිනි.

එනමුදු, අවාසනාවකට මෙන් අප රටේ ජනතාව තවමත් මෙම ක්ෂේත්‍රයෙන් බොහෝ සෙයින් දුරස්වී, බැහැර වී සිටිනු දැකගත හැකිය. ඔවුන් මෙසේ දුරස්වී සිටින්නේ නිසි දැනුමක්, අවබෝධයක්, මෙන්ම අධ්‍යාපනයක්ද මේ ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව නොමැති නිසා බවද පැවසිය යුතුමය.

මෙම ගැටළුවට පිළියමක් ලෙස ජනතාවට මෙම ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳව දැනුම, අවබෝධය, හා අත්දැකීම් ලඟාකර දීම සඳහා වූ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අප සූදානම්ය. "ඉඩෝරයට වියලී ගිය පොළොව තෙත් කිරීම" පහසු කටයුත්තක් නොවූවද, ජනතාව තුළට මෙම ක්ෂේත්‍රීය දැනුම බෙදා දීම කළ යුතුම ක්‍රියාවකි. ගුවන්සේවා සමාජයේ නිලධාරීන්ගේ ඕනෑකම /කැපවීම හමුවේ එය එතරම් අපහසු නොවන බව දනිමි. ඒ නිසාවෙන්ම අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵලය දක්වා ගමන් කිරීමට අදාල වූ සැළසුම් මේ වන විට සංවිධානය කොට හමාරය. ගුවන්සේවා සමාජය එම සැළසුම් යටතේ තෝරා ගත් එක් මාර්ගයක් ලෙස අද එළිදකින "ගුවන්සර" සගරාවේ මංගල කලාපය ඔබට හඳුන්වා දෙන්නේ හද පිරි සතුට ඉතිරීගිය මොහොතකය.

මෙම ජාතිකමය වශයෙන් වැදගත් කර්තව්‍යය ඉටුකරමින් මේ යන ගමනට දිරිදෙන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපතිතුමන්, අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්තුමන්, මෙන්ම සියළුම නිලධාරීන්, ගුවන්සේවා සමාජයේ නිලධාරීන් සහ මෙම ගුවන්සර සඟරාව එළිදැක්වීමට සුවිශේෂී වූ මෙහෙවරක් ඉටු කරන එම කමිටුවටද මාගේ ගෞරවනීය ස්තූතිය පිරිනැමීමට මෙය අවස්ථාවක් කොට ගනිමි.

AIR

ගුවනින් එතෙර වන්නට....

සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පිළිබඳ වූ තොරතුරු ගමට ගෙන යාම අවශ්‍යවන්නේ ඇයි.....? එමගින් අත්විය හැකි වාසි සහගත තත්වයන් මොනවාද.....? වැනි කාරණා පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබාදීම අරමුණු කොට ගනිමින් හා මෙම කර්මාන්තයේ ඇති වැදගත් කම පහදා දීම, ඒ ඔස්සේ ඔබව දැනුවත් කිරීමට, ඔබට මඟ පෙන්වීමට "ගුවන්සර" නම් වූ ගුවන් සේවා සමාජය විසින් ඔබ හමුවට රැගෙන එන සඟරාව හරහා ආරම්භක කලාපයේ සිට මෙම තීරුව ඉදිරියේදී වෙන්වෙනු ඇත.

විශේෂයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ඔබට, මට, රටට වැදගත් වන්නේ කෙසේද? එමගින් ඇතිවිය හැකි හෝ ඇති කළ හැකි වෙනස් කම් මොනවාද? යන්න පිළිබඳ වූ විවරණයක් මෙම තීරුව හරහා දිගහැරෙනු ඇත.

ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ගැන මෑත කාලීන ඉතිහාසය පෙන්වා දෙන පරිදි ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවාව/කර්මාන්තය ආරම්භ වීම හා එය ක්‍රියාත්මක වීම සිදු වූයේ ස්වදේශිකයන්ගේ අවශ්‍යතාවයනට අනුව නොවන බවක් හා එය එවකට රට පාලනය කරමින් සිටි බ්‍රිතාන්‍ය කිරීටයේ අවශ්‍යතාවයන් මත සිදුවන බවත් හඳුනාගත හැකිය. යටත් විජිත පාලකයන් 1932 දී ඉන්දියාව හා ලංකාව හරහා ගුවන් ගමන් ආරම්භ කොට ඇත. තැපැල් සේවාව සැලසීමේ අරමුණින් මෙය ක්‍රියාත්මක වූ අතර ලංකාවේ රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ මූලික කොටගෙන ක්‍රියාත්මක වී තිබේ. විධිමත් අයුරින් සිවිල් ගුවන් සේවාව රට තුළ ආරම්භ වනුයේ 1938 දීය. එතැන් සිට ක්‍රමයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සංවර්ධනීය ක්‍රියාවලියක ගමන් කළ නිසාවෙන් හා රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ පාරිසරික හේතූන් මත විශාල කිරීමට නොහැකි වූ හෙයින් 1958 දී ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළක් ලෙස කටුනායක ගුවන් තොටුපළ විවෘත කරන ලදි. මෙලෙස ක්‍රමයෙන් දියුණු වෙමින් පැවති අභ්‍යන්තර (රට තුළ) ගුවන් සේවාව දියුණු කිරීම අරමුණ ඇතිව රට අභ්‍යන්තරයේ ගුවන් තොටුපළ සංඛ්‍යාව 14 ක් දක්වා වර්ධනය කරනු ලැබීය. මේ

BRIDGE

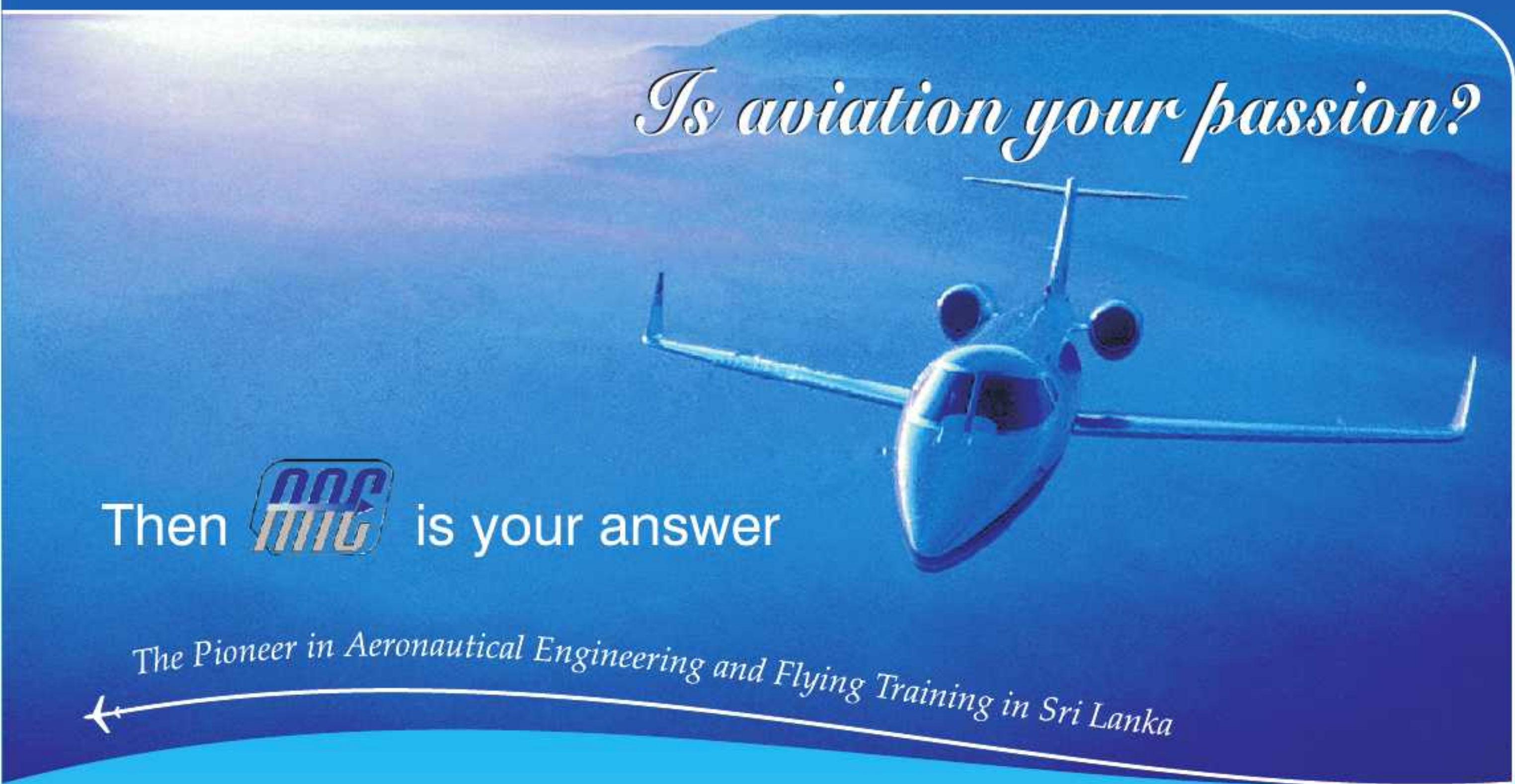
ආකාරයට ඉතා පුළුල් ව්‍යාප්තියක් සමග සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය එවකට පැවතුනද දශක ගණනක යුධමය වාතාවරණය යටතේ ක්‍රමයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ව්‍යාප්තිය ආපසු හැරෙන්නට විය. කටුනායක ගුවන්තොටුපළ හා රත්මලාන ගුවන්තොටුපළට පමණක් සීමාවී සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු කිරීමට මේ වන විට සිදුවී තිබීම රටේ අවාසනාවකට වූ කරුණකි.

එනමුදු රටේ ජනතාවගේ වාසනාවට මේ වන විට පැවති යුධමය වාතාවරණය පහව යන තත්වයක් දැකගත හැකිය. එහෙයින් සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නව සංධිස්ථානයකට අප පැමිණ තිබේ. මෙහිදී උපායශීලීව සැලසුම් සකස්කිරීමෙන් හා ඒවා ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් අපට, මෙන්ම රටටද අත්කර ගත හැකි වාසි රාශියකි.

කෘෂිකර්මාන්තය සැලකිල්ලට ගත් කල එහිදී අපේ ගම්වල සාමාන්‍ය ගොවියා තම පාරම්පරික කෘෂිභෝග වලට අමතරව තම හැකියාව පරිදි සංචාරක අවශ්‍යතා හා නව වෙළඳපොල (දේශීය /විදේශීය) අවශ්‍යතා සඳහා තම ගොවිතැන් සිදු කිරීමෙන් ආර්ථිකමය වාසි ලඟා කර ගතහැකිය. එලෙසම සුළු ව්‍යාපාරිකයනට, මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යාපාරිකයනට තම ව්‍යාපාරය නව මුහුණුවරකින් හා නව නිෂ්පාදන හරහා නව ඉල්ලුමක් ජනිත කරවා ගැනීමෙන් හොඳ වෙළඳපලක් නිර්මාණය කර ගැනීමේ වාසනාව ද උදාවනු ඇත. අනෙක් අතට ගමේ තරුණ තරුණියනට මෙම ක්ෂේත්‍රය හරහා නිර්මාණය වන රැකියා වල නියුක්ත වීමේ හැකියාව උදාකර ගැනීමට හැකිවනු ඇත.

එමෙන්ම සෘජුවම මෙම ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධවන වෘත්තීන් වල නියලීමට නම් ඔබ දැනගතයුතු කරුණු, නිදසුනක් ලෙස ගුවන් නියමුවෙකු වන්නේ කෙසේද? ගුවන්යානා ඉංජිනේරුවෙකු වන්නේ කෙසේද? ගුවන් සේවිකාවක/සේවකයකු වන්නේ කෙසේද? ඒ සඳහා අවශ්‍ය වන සුදුසුකම් මොනවාද? යා යුතු ගමන් මග කුමක්ද? එම දැනුම ලබා ගත හැකි ස්ථාන මොනවාද? යන තොරතුරු හරහා ඔබව දැනුවත් කිරීමටත්, ඒ ඔස්සේ ඔබට මඟ පෙන්වීමටත් යනාදී වැදගත් කරුණු රැසක් සමගින් මෙම තීරුව ඉදිරි කලාප වලදී ඔබත් සමග සම්බන්ධ වනු ඇත.

සාගර නුපේ හේවගේ



AAC FLIGHT ACADEMY

Estd 1985

- Private Pilot Licence (PPL) Full time & Part time
- Commercial Pilot Licence (CPL)
- Commercial Pilot Licence with Instrument Rating (CPL/IR)
- Instrument Rating (IR)
- Multi Engine Rating (MER)
- Assistant Flight Instructor Rating (AFIR)

Part time PPL Training for Executives & Enthusiasts

AAC ENGINEERING ACADEMY

BEng(Hons) in Aerospace / Mechanical / Automotive Engineering Design, accredited towards Incorporated Engineer status of UK Engineering Council

Higher National Diploma in Engineering Design
(Aerospace / Mechanical / Automotive)

Foundation Degree in Aircraft Engineering
Covering EASA (JAR) IR Pt 66 knowledge requirement

Foundation Degree in Aviation Studies for Commerical Pilot Training
Covering EASA (JAR) ATPL Syllabus

Aircraft Maintenance Engineering Course
Leading to Aircraft Maintenance Engineering (AME) Licence
(Piston Engines and unpressurized Airframe categories)

Affiliated to
Kingston University London

ASIAN AVIATION CENTRE

INFORMATION CENTRE
No. 14, Trelawney Place, Colombo 4, Sri Lanka. Tel: +9411 4510304 / 4979779
Fax: +9411 4510303 Email: info@aac.lk Web: www.aac.lk

Colombo Airport, Ratmalana, Sri Lanka. Tel: 9411 2632999

SKILLS Advertising

Civil Aviation Authority Sri Lanka

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයෙන් බිදක්...

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසය පිළිබඳ සටහන් තැබීමේදී ඒ හා සම්බන්ධව සිටි පුද්ගලයකු විසින්ම එය කිරීම ඉතා වැදගත්ය. මන්ද එවිට පැහැදිලි අදහසක් එමගින් ලබා දිය හැකි නිසාවෙනි. මෙහිදී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සිට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියක් සිදු කරන කාල වකවානුව දක්වා (1997-2002) අධ්‍යක්‍ෂ ජෙනරාල් තනතුර හොබවමින් සහ මෑතකදී නැවත සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති තනතුරද (2008-2009) හොබවමින් 'ලාල් ලියනආරච්චි' මහතා සිදු කර ඇති මෙහෙය අති විශාලය. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ලැදි පුද්ගලයකු වශයෙන් එතුමා විසින් ශ්‍රී ලාංකීය සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසය පිළිබඳ තබන ලද සටහනයි මේ...

ශ්‍රී ලංකාවට නිදහස ලැබීමට පෙර පටන් සමස්ථ සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු එවකට පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ සිදු කරන ලදී . මෙම දෙපාර්තමේන්තුව 1946 දී පිහිටුවන ලද අතර එයට බලතල පැවරුනේ 1937 නීතිගත වූ ගගන නාවික පනත මගිනි. (Air Navigation Act of 1937).

1938 දී රටේ සියළුම සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු එවකට රජයේ වැඩ අධ්‍යක්‍ෂකවරයා වෙත පැවරී තිබුණි.

ප්‍රවාහන අමාත්‍යශය යටතේ 1946 පිහිටුවන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව රජය විසින් ඉටුකළ යුතුවූ පහත සඳහන් වගකීම් ඉටුකරන ලදී.

1. රටේ සියලුම සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සම්බන්ධ පරිපාලන කටයුතු
2. ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම, මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම සහ නඩත්තු කටයුතු.
3. ගුවන් තොටුපළ, ගුවන් තොටුපළට අයත් ඉඩම් සහ ඒවා පරිහරණය, පාලනය මෙන් ම ඒවායේ හිමිකරු වශයෙන් කටයුතු කිරීම
4. ගුවන් ගමන් පාලනය ඇතුලුව සියලු ගුවන් සංතරණ සේවා සැපයීම.
5. ගුවන් සේවා පුහුණු පාසැල් මෙහෙයවීම සහ පවත්වාගෙන යාම.
6. ජාත්‍යන්තර ද්වීපාර්ශවික ගුවන් සේවා ගිවිසුම් වලට එළඹීම.
7. සියලු වාණිජ ගුවන් සේවා මෙහෙයවීම සහ පවත්වාගෙන යාම.
8. ගුවන් ගමන් වලට අවශ්‍යය සියලු භූමි මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම.
9. විෂයයට අදාල වෙනත් කටයුතු.

1948 දී නිදහස ලැබීමත් සමගම ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සම්බන්ධව චිකාගෝ සම්මුතිය (Convention on International Air Transportation- Chicago Convention) අත්සන් කිරීමෙන් පසුව ඒ සදහා පිහිටුවාගත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (International Civil Aviation Organization- ICAO) සාමාජිකත්වය ලැබීය. චිකාගෝ සම්මුතිය අත්සන් කිරීමෙන් පසුව, ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයේ යෙදීමේ වරප්‍රසාද ලැබූ අතර, ඊට අවශ්‍ය සියළු ජාත්‍යන්තර නීති, රීති, රෙගුලාසි හා ප්‍රමිතීන්ට අවනතව එම කර්මාන්තයේ යෙදෙන බවට ලංකා රජය නිරන්තර වගකීමට බැදී සිටින බවට ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට සහතික වන ලදී.

1951 දී නීතිගත කරන ලද පනත (Act No 07 of 1951) යටතේ එයා සිලෝන් (Air Ceylon) නමින් රාජ්‍ය සංස්ථාවක් පිහිටවනු ලැබීය. මෙම සංස්ථාව මගින් වාණිජ ගුවන් ගමන් ආරම්භ කළ අතර ද්වීපාර්ශවික ගුවන් සේවා ගිවිසුම් පිළිබද කටයුතු ද මෙම සංස්ථාවට පැවරුණි. මේ සමගම, වාණිජ ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබද වගකීම හැර සෙසු වගකීම් දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ නොවෙනස්ව ක්‍රියාත්මක විය.

1950 අංක 15 දරණ ගුවන් සංතරණ පනත (Air Navigation Act No 15 of 1950) නීතිගත කෙරුණු අතර එය එවකට බ්‍රිතාන්‍යයේ ක්‍රියාත්මක වූ ගුවන් සංතරණ නීතියට සමාන වූවකි. එම පනත යටතේ 1955 ගුවන් සංතරණ රෙගුලාසි ප්‍රකාශයට පත් කෙරිණි. (Air Navigation Regulations of 1955)

1955 ගුවන් සංතරණ රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පූර්ණ බලධරයා වූයේ, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂවරයාය. එම පනත යටතේ වාණිජ ගුවන් සේවා කටයුතු සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ පාලනයෙන් බැහැර කෙරුණි. සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට අදාල පහත සඳහන් කටයුතු වල වගකීම තවදුරටත් දෙපාර්තමේන්තුව යටතේම පැවතුණි.

01. ගුවන් සේවාවේ නිරත පුද්ගලයන්ට බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම.
02. ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
03. ගුවන් යානාවල සුරක්ෂිතතාව තහවුරු කිරීම.
04. ගුවන් නියමු පුහුණු පාසැල් ආරම්භ කිරීම හා පවත්වාගෙන යාම.
05. සියලු ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු පවත්වාගෙන යාම.

1950 අංක 15 දරණ ගුවන් සංතරණ පනත (Air Navigation Act No 15 of 1950) සහ 1955 ගුවන් සංතරණ රෙගුලාසි (Air Navigation Regulations of 1955) යටතේම, 1975 දී තවත් වැදගත් වෙනස්කම් කිහිපයක් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ සිදුවිය.

01. සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ පවත්වාගෙන ගිය ගුවන් නියමු පාසල් 1975 දී වසා දැමුණු අතර පෞද්ගලික ගුවන් නියමු පාසල් ආරම්භ කිරීම සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම ඇරඹිණි.
02. 1979 දී එයා සිලෝන් සමාගම විසිරුවා හරින ලද අතර ඒ වෙනුවට සීමාසහිත එයාර් ලංකා සමාගම පිහිටුවන ලදි.
03. 1980 දී පාර්ලිමේන්තු පනතක් මගින් ගුවන් තොටුපළ අධිකාරිය නමින් ආයතනයක් පිහිටවූ අතර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධනය, පාලනය හා නඩත්තු කටයුතු කටයුතු එම අධිකාරියට පැවරුණි.
04. 1982 දී මෙතෙක් ආරක්ෂක අමාත්‍යංශය යටතේ පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සංචාරක සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශය යටතට පත්විය.

1950 අංක 15 දරණ ගුවන් සංතරණ පනත යටතේ ගෙන ආ 1982 අංක 02 දරණ සංශෝධිත පනතකින් ගුවන් තොටුපළ අධිකාරිය රජයේ නියෝජිතායතනය ලෙස නම් කෙරිණි. මේ වන විටත් ගුවන් තොටුපළ ඉඩම්වල භාරකාරිත්වය සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ පැවතුණි. ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සමාගම් සහ ගුවන් තොටුපළට පරිපාලනමය විධිවිධාන පැනවීමේ කාර්යය සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින්ම සිදුකරනු ලැබිණ.

1992 දී අංක 55 දරණ සංශෝධිත පනතකින් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ තනතුර අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් තනතුරකට උසස් කරනු ලැබීය.

1997 දී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය සුරක්ෂිතව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව පිළිබඳ තත්ව පරීක්ෂණයක් සිදු කරන ලදී. එම පරීක්ෂයෙන් පසුව සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රබල අඩුපාඩුකම් රැසක් සහිත බවත් ඒවා ඉක්මනින් විසඳාගත යුතු බවත් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකා රජයට දැනුම් දෙන ලදී. එම පරීක්ෂණයෙන් පසුව අනාවරණය වූ අඩුපාඩුකම් සංක්ෂිප්ත වශයෙන් පහත සදහන් වේ.

01. 1950 අංක 15 දරණ ගුවන් සංතරණ පනත බෙහෙවින් යල් පැනගිය එකක් බැවින් නව සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රාථමික නීති පනතක් කෙටුම්පත් කළ යුතු වේ.
02. සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු යාවත්කාලීනව ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව පවත්වාගෙන යාමට අවශ්‍ය නිපුන පුහුණු පිරිස් බලය දෙපාර්තමේන්තුව සතු නොවීම.
03. පවතින දෙපාර්තමේන්තු ආකෘතිය යටතේ රජය වෙනුවෙන් ගුවන් සේවා රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කිරීමට පුහුණුව ලැබූ පරීක්ෂකවරුන් දෙපාර්තමේන්තුව සතු නොවීම.
04. සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය රටක සංවර්ධනය කෙරෙහි බලපාන ප්‍රබල වාණිජමය ව්‍යාපාරයක් බැවින් ඊට අවශ්‍ය තරඟකාරී පරිසරයක නම්‍යශීලීබව පවත්වාගෙන යාමට සුදුසු පරිපාලනමය ආකෘතියක් දෙපාර්තමේන්තුව සතු නොවීම.

මේ අනුව, ශ්‍රී ලංකා රජය චිකාගෝ සම්මුතිය අත්සන් කිරීමෙන් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සම්බන්ධයෙන් භාරගෙන ඇති නිසි ආකාරව ඉටු කරගත නොහැකි ගැටලු රැසකට මුහුණපා සිටින බව 1997 දී අනාවරණය විය. මේ සම්බන්ධයෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහලේකම් විසින් එවකට සිටි සිවිල් ගුවන් සේවා ඇමතිතුමා වෙත විශේෂ ලිපියක් මගින් දන්වා සිටියේ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් භාර ගෙන ඇති වගකීම් ඉටු කිරීමට ප්‍රමාණවත් පරිදි සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව යාවත්කාලීනව ශක්තිමත් කළ යුතු බවය. මෙම අඩුපාඩුකම් ඉතා ඉක්මනින් සපුරා

ගැනීම පිණිස පහත සඳහන් නිර්දේශ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ශ්‍රී ලංකා රජය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

01. සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාල මූලික නීති මාලාවක් අභිනවයෙන් කෙටුම්පත් කළ යුතුය.
02. කෙටුම්පත් කෙරෙන නව නීතිය යටතේ නව රෙගුලාසි මාලාවක් සම්පාදනය කළ යුතුය.
03. නව රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කළ හැකි පුහුණු කාර්යය මණ්ඩලයක් ඇතිකරගෙන පවත්වාගෙන යා යුතුවේ.
04. සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව ආකෘතිමය වශයෙන් අතිප්‍රබල වාණිජමය කාර්යයක් වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කර්මාන්තයට අවශ්‍ය සේවා සැපයීමට ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් එම ආකෘතියෙන් මිදී අධිකාරී බලයක් සතු නම්‍යශීලී ආයතනයක් වශයෙන් නැවත ස්ථාපනය කළ යුතුය.
05. ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට ගැලපෙන පරිදි මෙහෙයුම් කිරීමටත් ඊට අවශ්‍යය සියලු සේවා යාවත්කාලීනව පවත්වාගෙන යාමටත් හැකිවන පරිදි ආයතනික වෙනස්කම් කළ යුතුය.

ඉහත දැක්වූ සියළු අඩුපාඩුකම් සපුරාගැනීම සඳහා 1998 දී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් කරන ලද නිර්දේශයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ඇ. ඩො. මිලියන 1. 87 ක වියදමින් ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කරන ලෙස ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයෙන් ඉල්ලීමක් කරන ලදී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පෙන්වාදෙන ලද අඩුපාඩු නිවැරදි කිරීමේ වගකීමේ මූලික පියවරක් ලෙස එතෙක් පැවති 1950 අංක 15 දරණ ගුවන් සංතරණ පනත වෙනුවට සිවිල් ගුවන් සේවාවට අවශ්‍ය ප්‍රාථමික නීති පනතක් ස්ථාපිත කිරීමට රජය විසින් භාර ගන්නා ලදී. මේ අනුව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පෙන්වා දෙන ලද අඩුපාඩු අමාත්‍ය මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කර අමාත්‍යංශ මණ්ඩලයේ අවසරය ඇතිව නීති කෙටුම්පත් කිරීමට පියවර ගන්නා ලදී. මේ සඳහා අවශ්‍ය මූලික නීති කෙටුම්පත් සම්පාදනය සඳහා කැනඩාවේ මොන්ට්‍රියල්හි මැගිල් විශ්ව විද්‍යාලයේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් නීතිය පිළිබඳ මහාචාර්යවරයා ඇතුළුව, නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ සහය ඇතිව පිහිටුවනු ලැබූ විශේෂ මණ්ඩලයක මෙහෙයවීමෙන් නීති කෙටුම්පත් කිරීම ඇරඹිණි.

සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාල ප්‍රාථමික නීතිය ශ්‍රී ලංකාවේ කෙටුම්පත් කරන ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය වූ බැවින් ඊට අවශ්‍යව උපදෙස් ලබා ගැනීම සඳහා නීතිපතිතුමා, මුදල් අමාත්‍යශයේ ලේකම්තුමා, භාණ්ඩාගාර ලේකම්තුමා සහ රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍ය ලේකම්තුමා ඇතුළු ආයතන ප්‍රධානීන් ගණනාවක්ම සමග සාකච්ඡාවාර කිහිපයක්ම පවත්වන ලදී. එවකට පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙනුවට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියක් පිහිටුවීම සහ අලුතින් ප්‍රාථමික සිවිල් ගුවන් සේවා නීතියක් කෙටුම්පත් කිරීම කල්ගතවන ක්‍රියාවලියක් බැවින් නීතිපතිවරයාගේ ද උපදෙස් ඇතිව වෙනම ම පනතක් යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පළමුව ප්‍රතිශ්ඨාපනය කිරීමටත් ප්‍රාථමික සිවිල් ගුවන් සේවා නීතිය වෙනම පනතක් යටතේ කෙටුම්පත් කිරීමටත් පියවර ගන්නා ලදී. මේ අනුව 2002 අංක 34 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනත මඟින් වත්මන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවන ලදී. කෙටුම්පත් කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා නීති ස්ථාපිත කිරීම පමාවීම ගැන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ මහලේකම්වරයා විසින් නැවත වරක් ශ්‍රී ලංකා රජයේ අවධානය යොමු කරන ලදී. මින් අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවා නව නීති ප්‍රතිශ්ඨාපනය කිරීමේ කටයුතු ප්‍රමාදයකින් තොරව ඉටුකරන බවට රජය විසින් නැවත වරක් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයට සහතික විය . මේ අනුව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සහිතව කෙටුම්පත් කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා නව නීති කෙටුම්පත අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ සහ නීතිපති වරයාගේ ද අනුමැතිය ඇතිව ගැසට් පත්‍රයක ප්‍රසිද්ධ කර 2006 දී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරන ලදී. මෙම නීති කෙටුම්පත මහජනයාගේ දැනගැනීම සඳහා 2006 දී ගැසට්පත්‍රයක් වශයෙන් ප්‍රසිද්ධ කරන ලද අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී වෙබ් අඩවියේද එතැන් පටන් ප්‍රසිද්ධ කරන ලදී.

දැනට පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගතකරන කර ඇති කෙටුම්පත් පනත ලඟදීම සම්මත වෙනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. සිවිල් ගුවන් සේවාවට නව ප්‍රාථමික නීතියක් සම්මත කරගැනීමත් සමගම, එය මෙරට සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය රටේ සංවර්ධනයේ ප්‍රබල කැපකරුවකු වන බවට සහතිකවිය හැකිය.

Civil Aviation Authority Sri Lanka

Travel made Easier

www.boctravels.com

Efficient, experienced and supportive executives for your every travel need.

Online, real-time information on airline schedules, confirmation / availability status on seats, tour arrangements and travel facts on your destinations.

Customised and pre-planned itineraries, tour packages & hotel reservations to meet your budget and requirement for both your business and leisure travel.

Personalised and trusted service on issuance and delivery of air tickets, visas and travel documents.

Issuance of international traveller's cheques and foreign currency exchange at attractive rates.

Travel insurance to deliver you the true peace-of-mind experience, every time you travel.

Sites and sounds of the pearl in the Indian ocean, B.O.C. Travels takes you where no other has been.

Specialises in pilgrimage tours to India for those who want to rejuvenate their body, mind & soul.

Professional guidance on visa application and assistance assuring you a hassle free visa experience.

For those business traveller's! all you got to say is when and where, our designated travel executives will handle it all for you.

B.O.C. Travels is the corporate sales representative for Holland America Cruise Line in Sri Lanka.

B.O.C. Travels (Pvt) Ltd.

SUBSIDIARY BANK OF CEYLON

1st Floor, Bank of Ceylon, Super Grade Branch Building, Baseline Road, Colombo 08, Sri Lanka.

T: +94 11 2688154 F: +94 11 2688175

IATA

Cessna

සෙස්නා

ගුවන් යානය හඳුනා ගනිමු

ගුවන් යානා වැනි මාතෘකාවක් පිළිබඳ කථා කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සතුව සිටින සුවිශේෂී වූ පුද්ගලයකු ලෙස අධ්‍යක්‍ෂ ප්‍රියන්ත ප්‍රනාන්දු මහතා හඳුන්වා දිය හැක. මෙම මාතෘකාව පිළිබඳ සටහන් තැබීමේදීද ඔහු විසින් ලබා දුන් සහාය ඉතා විශාලය. මෙතැන් පටන් අධ්‍යක්‍ෂ 'ප්‍රියන්ත ප්‍රනාන්දු' මහතාගේ අධීක්‍ෂණය යටතේ මෙම මාතෘකාවේ පරිදි එක් එක් ගුවන් යානා වර්ග පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීම අපගේ බලාපොරොත්තුවයි.

ලොව පුරා ව්‍යාප්ත ගුවන් යානා වර්ගයක් තෝරා ගෙන ඒ පිළිබඳව මූලික හැඳින්වීමක් සිදු කිරීම අද පටන් ආරම්භ වන මෙම තීරයේ මූලික අරමුණ වේ. ඒ ඔස්සේ අප ඔබ වෙත මුලින්ම ඉදිරිපත් කරණු ලබන්නේ සෙස්නා ගුවන් සමාගම මගින් නිෂ්පාදනය කළ සැහැල්ලු ගුවන් යානා මාදිලියක් වන සෙස්නා 150 හා 152 යානය පිළිබඳවයි.

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

සෙස්නා ගුවන් සමාගමේ ආරම්භය පිළිබඳ සඳහන් කිරීමේදී වර්ෂ 1911 දී පමණ ක්ලයිඩ් සෙස්නා (Clyde Cessna) විසින් කිලෝවොට් 45 (45kw) පමණ ජවයකින් යුක්තව මිශ්‍ර දැව හා වානේ නල මෙන්ම ශක්තිමත් රෙදි ආවරණද යොදා ගනිමින් සිය ප්‍රථම ගුවන් යානය නිෂ්පාදනය කරන ලදි. ඉන් අනතුරුව ඔහු ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඉදිරි දැක්ම වෙනුවෙන් 1925 පෙබරවාරි මසදී වෝල්ටර් එච්. බීච් (Walter H Beech) හා ලියොයිඩ් සී. ස්ටියර්මන් (Lloyd C. Stearman) සමගින් එක්ව Travel Air Manufacture Company නමින් ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක් ආරම්භ කරන ලදි. පසුව ඔවුන් දෙදෙනාගේ නික්ම යාමත් සමග වික්ටර් රෝස් (Victor Roos) සමගින් එක්ව 1927 සැප්තැම්බර් මසදී Cessna-Roos Aircraft Company නමින් ඉහත සමාගම ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලදි. නැවත 1927 දීම සිදුවූ වික්ටර් රෝස් (Victor Roos) ගේ සමුගැනීමත් සමග Cessna Aircraft Company නමින් සිය කටයුතු තනිව ඉදිරියට ගෙනයාමට ක්ලයිඩ්

සෙස්නාට සිදුවිය. Cessna නාමය යටතේ නිපදවූ ගුවන් යානා සියල්ලම මෙම සමාගම මගින් සිදුකල පරීක්ෂණ නිසා එළිය දුටු ප්‍රතිඵල ලෙස හැඳින්විය හැක.

Cessna 152 යානයේ නිර්මාණයට පෙර සාධකය වූයේ Cessna 150 යානයයි. වර්ෂ 1957 දී Cessna 150 යානයේ සැකැස්ම කිලෝ වොට් 75 (75kw) ජවයකින් යුතු පිස්ටන් එන්ජිමක්ද (Piston Engine) සහිතව සූදානම් කළ අතර වර්ෂ 1958 දී එහි නිෂ්පාදන කටයුතු ආරම්භ කරන ලදි. වර්ෂ 1971 වන විට මෙම ගුවන් යානා මාදිලියෙන් යානා 23,836 ක් පමණ නිපදවූ අතර ඉන් 1794 ක ප්‍රමාණයක් ප්‍රංශයේ රීම්ස් (Reims Aviation) හි නිෂ්පාදනයක් ලෙස F-150 ලේබලය යටතේ නිපදවීය. අනතුරුව මෙම මාදිලිය කිලෝ වොට් 80 (80kw) ජවයකින් යුක්තව Cessna 152 යන නිෂ්පාදන නාමය යටතේ මාදිලි හතරකින් නිෂ්පාදන කටයුතු ඇරඹීය. වර්ෂ 1980 වන විට Cessna 152 යානාවන් 7486 ක් පමණ නිපදවා තිබූ අතර ඉන් 640 ක් F-152 ලේබලය යටතේ විය.

දැන් අපි **Cessna** 152 යානාවේ සුවිශේෂීතාවයන් සලකා බලමු.

මගී ආසන ධාරිතාවය 02 කි. (ගුවන් නියමුවාගේ ආසනයද සමග)

ජවය කිලෝ වොට් 80 ක (kw) ජවයකින් යුත් ලයිකොමින් වර්ග යේ පිස්ටන් හතරකින් යුතු එන්ජිමකි.

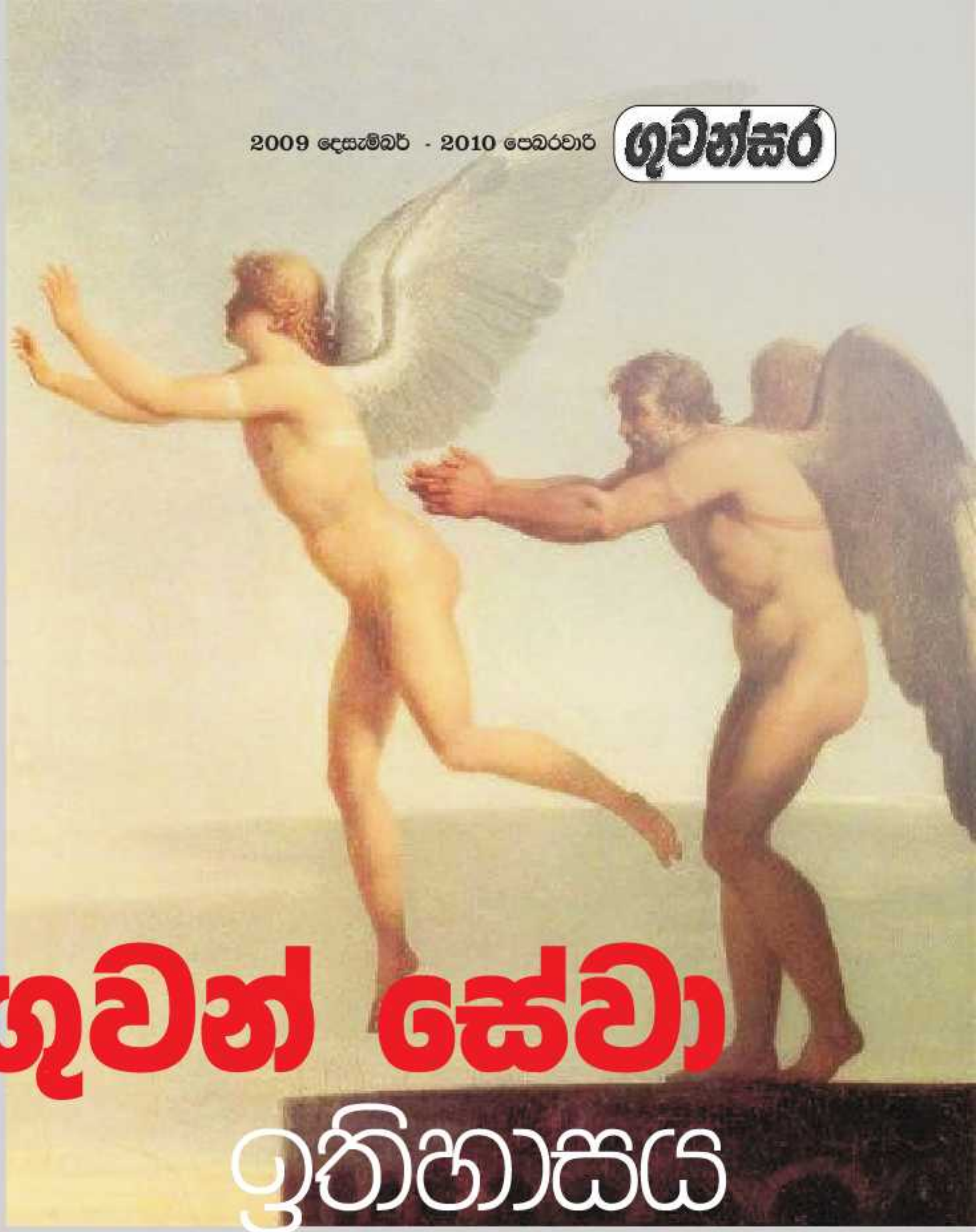
ක්‍රියාකාරීත්වය උපරිම වේගය පැයට කිලෝමීටර 202 (202km) පමණ වේ.

බර ප්‍රමාණය මගීන් හා ඉන්දන රහිතව ගුවන් යානයේ බර කිලෝ 501 (501kg)පමණ වන අතර ගුවන් ගත කිරීමකදී යෙදිය හැකි උපරිම බර ප්‍රමාණය කිලෝ 757 (757kg) කි.

ගුවන් යානයේ මාන පියාපත් අතර පරතරය මීටර 9.97 (9.97m) පමණය. යානයේ දිග ප්‍රමාණය මීටර 7.34 (7.34m) ක්ද උස මීටර 2.59 (2.59m) ක්ද පියාපත් දරා සිටින වර්ග. ප්‍රමාණය මීටර 14.59 (14.59m) ක්ද වේ.

ඉහත සඳහන් කළ දත්ත ඔස්සේ සෙස්නා වර්ගරයට අයත් සෙස්නා 152 යානය පිළිබඳව සවිස්තරාත්මක අදහසක් ලැබෙන්නට ඇතැයි අප සිතන්නෙමු. තවත් මෙවැනිම වූ ලොව ප්‍රකට ගුවන් යානා නිෂ්පාදන සමාගමක නිෂ්පාදනයක් මීළඟ කලාපයෙන් බලාපොරොත්තු වන්න.

නිලන්ත තෙන්නකෝන්



ගුවන් සේවා ඉතිහාසය

යම් දෙයක අතීතය එහි විශේෂිත සිදුවීම් සමග විමසා බැලීම හැදෑරීම ඉතිහාසය අධ්‍යයනය ලෙස අර්ථ දැක්විය හැකිය. මිනිසා ඉතිහාසයේ සිදුවීම් මතින් තව දුරටත් අධ්‍යයනය කිරීම මෙන්ම වැරදීම් තුළින් නව සොයා ගැනීම් බොහොමයක් සිදුකරන ලදී. විවිධ ක්ෂේත්‍ර ඔස්සේ සිදු කරන ලද මෙම හැදෑරීම් ලෝක ඉතිහාසයේ සංවර්ධනාත්මක ගමන් මග එළිකිරීමක් විය. මෙලෙස දියුණුව කරා ළගා වූ ඉතා වැදගත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වන ගුවන් සේවාව අද පවතින සංවර්ධිත තත්වය කරා ලඟා වූ ආකාරය කෙසේදැයි විමසා බැලීම මෙම ලිපි පෙළේ අරමුණයි.

ගුවන් ගමන් ආරම්භය පිළිබඳ විමසා බැලීමේදී ඒ පිළිබඳව ඇති මිත්‍යා මත තුළින් මිනිසා තුළ පියාසර කිරීමට පැවති ආශාව, උනන්දුව ඉතා ඈත අතීතයේ සිටම පැවති බව දැක ගත හැකිය. ග්‍රීක පුරාවෘතයක සඳහන් වන පරිදි ග්‍රීසියේ විසූ Icarus සහ Deadalus පිය පුතු දෙදෙන සිරගෙයකින් මිදී පළායාම සඳහා පියාසර කිරීමට ගත් උත්සාහය එවැන්නක්. ඔවුන් පියාපත් සාදා, ඒවා ඉටි වලින් තම ශරීරයට තබා අලවා ඉහළ ස්ථානයක සිට පියාසර කිරීමට උත්සාහ දැරූවද එය සාර්ථක වූයේ නැත. හිරු රශ්මිය නිසා පිහාටු අලවා තිබූ ඉටි දියවී ඔවුන් මුහුදට වැටී මිය ගිය බව පුරාවෘත්ත වල සඳහන් වේ. තවද ග්‍රීසියේ ලියවී ඇති තවත් පුවතක සඳහන් වන්නේ ක්‍රි.පූ. 400 දී පමණ කුරුල්ලෙකුගේ හැඩය ගත් උපකරණයක් සැදූ බවයි. එම යන්ත්‍රය හඳුන්වා ඇත්තේ " The Pigeon" නමිනි.

Kongming Lantern

ගුවන් ගමන් සඳහා පැරණිම ඉතිහාසයක් ඇති රටක් ලෙස චීනය හැඳින්වීමට පුළුවන. තවද උණුසුම් වායු බැලූන (Hot Air Balloon) වල ආරම්භයද චීනයෙන් ඇරඹී ඇති බවට පැරණි පුරාවෘත්ත සාක්ෂි දරයි. Kongming Lantern නමින් හැඳින්වූ බැලූන් විශේෂය සතුරු කණ්ඩායම් බිය වද්දා පලවා හැරීමට යොදාගෙන තිබීම මේ සඳහා සාක්ෂියකි. විශාල කඩදාසි වර්ගයකින් සාදන ලද බැලූමක් ආකාරයේ උපකරණයකට සවි කළ ලන්තෑරුම් ගින්දරින් රත් වෙමින් ඉහළට එහා මෙහා පැද්දෙමින් ගමන් කරන විට, මෙය කිසියම් අද්භූත බලයකින් සිදු වෙතැයි සිතා තැතිගත් සතුරන් පලා ගොස් ඇත. තවද 5 වන සියවසේදී පමණ Lu Ban නම් පුද්ගලයා විසින් ලී වලින් සාදන ලද කුරුල්ලකු (විශාල සරුංගලයක්) ගැනද චීන පුරාවෘත්ත වල සඳහන් වේ. චීනයේ ක්‍රි. පූ 400 පමණ කාලයේ සරුංගල් භාවිතය ආරම්භයත් සමග මිනිසා පියාසර සංකල්පය පිළිබඳ මුල් වරට සිතන්නට පෙළඹුණි. මෙය ගුවන් ගමන් වල වැදගත් ගවේෂණයක් ලෙස සඳහන් කළ හැකිය .

1485 - ලියනාඩෝ ඩාවින්චි Ornithopter නිපදවීම

යුරෝපයේ 15 වන හා 19 වන සියවස් අතර කාලයේ සිදුවූ ගුවන් සේවාවේ දියුණුව දෙස බැලීමේදී නව ආරක සොයා ගැනීම් වලට පෙළඹුණු පුද්ගලයෙකු මෙන්ම ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ අපට නාමිකව හඳුනා ගන්නට ලැබුණු පළමු පුද්ගලයා ලෙස ලියනාඩෝ ඩාවින්චි හැඳින්විය හැකිය. 15 වන ශත වර්ශයේ අගභාගයේදී පමණ ඔහු විසින් සියයකට ආසන්න කටු සටහන් මගින් ගුවන් යානයක නියම හැඩය සහිත යන්ත්‍රයක දළ සැකැස්ම සකස් කරන ලදී. නමුත් මෙම දළ සටහන් ආකෘතියකට නැගීමට ඔහුට හැකියාවක් නොලැබුණි. එය මිනිසා කෙසේ පියාසර කරයිද යන්න පෙන්නුම් කිරීමට නිර්මාණය කරන ලද්දක් පමණක් විය. නවීන හෙලිකොප්ටරයට පාදක කරගන්නා ලද්දේ ඩාවින්චි විසින් ඉදිරිපත් කළ මෙම පියාසර මූලධර්මයයි.

1783 දී Josep සහ Jacques විසින් පළමු උණුසුම් වායු බැලූනය නිපදවීම

Josep සහ Jacques සොයුරන් දෙදෙනා එක්ව හඳුන්වා දුන් උණුසුම් වායු බැලූනය තවත් ගවේෂණාත්මක පියවරක් ලෙස හඳුන්වා දිය හැකිය. ඉහළට ගමන් කිරීම සඳහා බැලූනයට උණුසුම් තාපය මගින් බලය ලබා දීම සිදුවිය. 1783 දී පළමු බැලූන් ගමනට බැටළුවෙකු , කුකුලෙකු සහ තාරාවෙකු යොදා ගනිමින් අඩි 6000ක් පමණ ඉහළින් සැතපුමක් පමණ දුර ගමන් කිරීමට හැකිවිය. නැවතත් එම වසරේම නොවැම්බර් 21 දින Jean Francois, Pilatre Rozier සහ Francois Laurent යන පිරිසද උණුසුම් වායු බැලූනයක නැගී ගමන් කිරීමට සමත් විය.

ග්ලයිඩරය (Glider) හඳුන්වා දීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම

1799 - 1850 කාලයේ විසූ නූතන ගුවන් යානා ඉංජිනේරු විද්‍යාවේ නිර්මාතෘවරයා ලෙස හඳුන්වන George Cayley විසින් විවිධාකාර හැඩයෙන් යුතු ග්ලයිඩර් නිර්මාණය කරමින් ඒවා මිනිස් අංග චලනයන් මගින් හසුරුවන ආකාරය අධ්‍යයනය කරන ලදී. ඔහුගේ පළමු අත්හදාබැලීම කුඩා ළමයෙකු යොදා ගනිමින් සිදු කිරීම විශේෂ වූවකි. වසර 50 ක පමණ කාලයක් පුරා Cayley විසින් ග්ලයිඩරය වැඩි දියුණු කරමින් අත්හදා බැලීම් වල නිරත විය. ග්ලයිඩරයට පසුපස කොටසක් (tail) එකතු කිරීම මගින් එහි ශක්තිමත් බව රැක ගැනීමට උපකාර විය. George Cayley විසින් රචිත " Aerial Navigation" කෘතිය මගින්

ගුවන් යානාවක් එහි පසුපස කොටස මගින් අවශ්‍ය දිශාවට චලනය කරමින් හැසිරවිය හැකි ආකාරය කෙසේදැයි පැහැදිලි කරන ලදී.

ප්‍රථම වරට මිනිසා සාර්ථක ලෙස ගුවන් ගමනක යෙදීමේ ගෞරවය හිමි වන්නේ ගුවන් යානා ඉංජිනේරු විද්‍යාවේ දැවැන්ත චරිතයක් වන ඔටෝ ලිලන්තාල්ටයි

(Otto Lilienthal). ජර්මන් ජාතික ඉංජිනේරුවරයෙකු වූ මොහු පළමු වරට මිනිසෙකු මගින් හැසිරවිය හැකි ආකාරයේ ග්ලයිඩරයක් නිර්මාණය කිරීමට සමත් විය. 1881 දී ස්වාභාවික කඳු මුඳුනක සිට ලිලන්තාල් විසින්ම ග්ලයිඩරය හසුරවමින් වැඩි දුර ප්‍රමාණයක් පියාසර කිරීමට හැකි බව ඔප්පු කරන ලදී. පසු කාලයකදී රයිට්

සහෝදරයන් විසින් ඔවුන්ගේ නිර්මාණ සඳහා Otto Lilienthal විසින් 1889 දී රචිත "Aerodynamics" නම් කෘතියේ මූලධර්ම උපයෝගී කරගන්නා ලදී . සිය ජීවිත කාලය තුළ විවිධාකාරයේ ග්ලයිඩර් වර්ග 2500 පමණ නිපදවන්නට සමත් වූ Otto Lilienthal ඛේදනීය ලෙස මරණයට පත් වූයේද පියාසර කරමින් සිටින අවස්ථාවක ග්ලයිඩරය කඩා වැටීමෙනි. ගුවන් යානා ඉංජිනේරු විද්‍යාවට ඉමහත් සේවාවක් කළ මොහු අදටත් හඳුන්වන්නේ " The Glider Man" යන ආදර නාමයෙන් වීමත් විශේෂයි.

Otto Lilienthal ගෙන් පසුව ඔහු යටතේ උගත් අයෙකු වූ පර්සි පිල්චර් ද ග්ලයිඩර් නිර්මාණයට එක් වූ අතර ඔහුද සිය ග්ලයිඩරය පදවමින් සිටියදී හදිසියේම එය කඩා වැටීමෙන් මරණයට පත් විය.

චන්දිමා කොඩිතුවක්කු

ලබන කලාපයෙන් ....

1891 සැමුවෙල් පී ලැන්ග්ලේ විසින් එන්ජිමක් සහිත ගුවන් යානා ආකෘතියක් නිර්මාණය කිරීම

1903 රයිට් සහෝදරයන්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන ......

Private Pilot License,
Commercial Pilot License with Instrument Rating
Multi Engine Endorsement and Many More Courses

OPENSKIES FLIGHT TRAINING (PVT) LTD
131/4 Horana Road, Panadura

www.openskies.lk **0094-38-2235659** **inquiries@openskies.lk**

Graduate as an Ambassador of Sri Lankan Hospitality

Ministry of Tourism

Sri Lanka Institute of Tourism & Hotel Management

(SLITHM)

The premier government vocational training institute in the Travel, Tourism and Hospitality industry for over 40 years.

SLITHM, is the successor to former Ceylon Hotel School and school of Tourism which was established the government of Sri Lanka with technical expertise of the ILO and the Colombo Plan Organization in 1966, to produce top & middle management personnel for the Hospitality Industry.

Travel, Tourism & Hospitality Management Programmes

Management Diploma in Hotel & Catering Operation
Duration: 4 Year / Intake: January

Diploma in Travel & Tourism Management
Duration: 1 Year / Intake: August

Diploma in Hospitality Management
Duration: 3 Year / Intake: January

Certificate Level Courses Leading to Management Programmes
(Reception, Housekeeping, Restaurant & Bar Service, Cookery)
Duration: 5 Months / Intakes: February & July

Short-term Courses

Hospitality: Cookery - 3 Months * Restaurant & Bar - 3 Months
Housekeeping - 03 Months * Salad Making - 01 day * Cake Decorations - 01 day * Basic Pastry Preparations

Travel & Tourism: Inbound Travel Operations * Outbound Travel Operations * Airline ticketing * Itinerary & Transport Management * Customer Care & Delight

Colombo

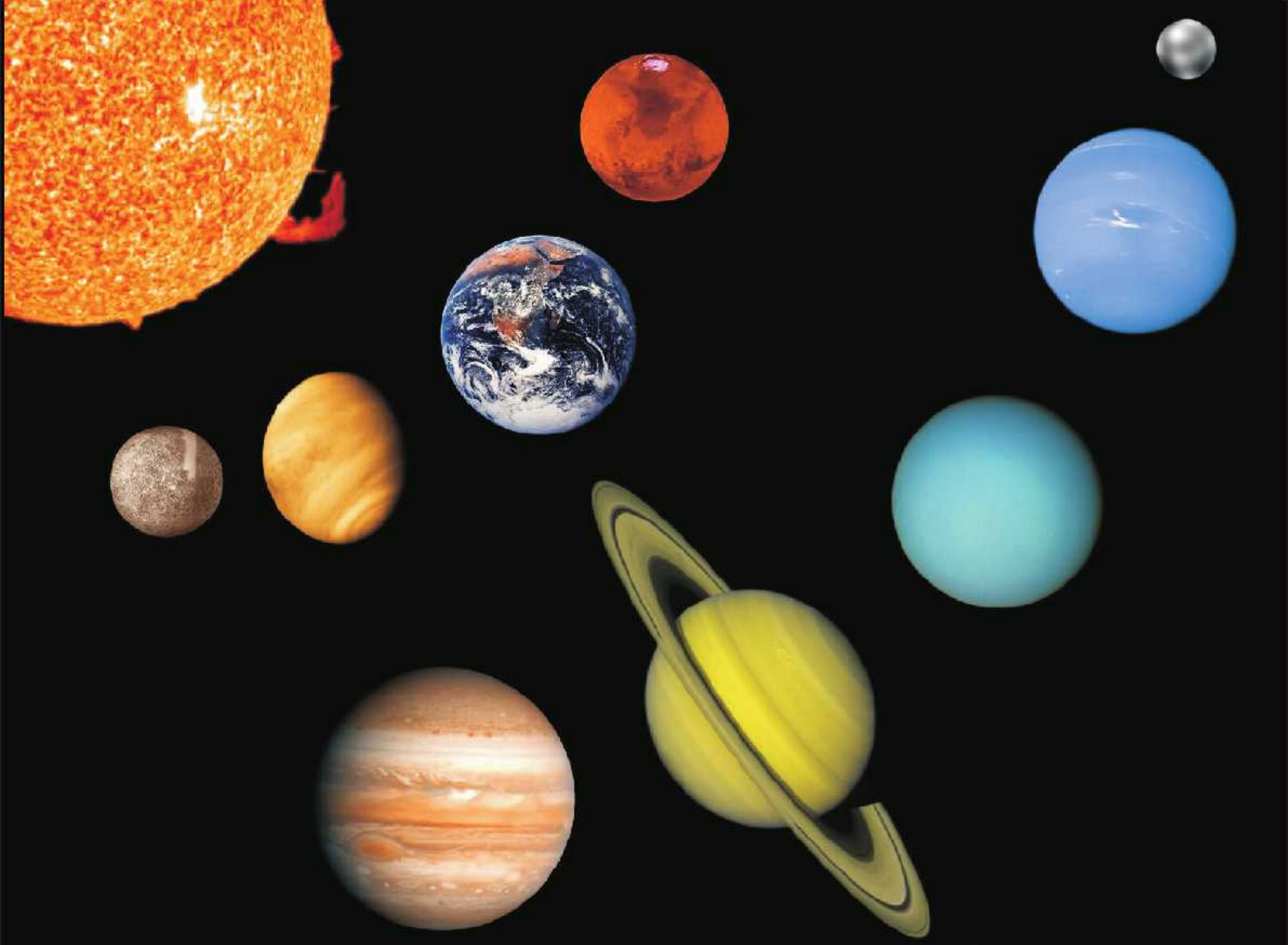
SLITHM, No. 78, Galle Road, Colombo 03. Tel: 2382201-13, Fax: 2382219. Email. chsreg@slithm.edu.lk

Provincial Colleges

SLITHM, No. 64, Sangaraja Mawatha, Kandy. Tel: 081 - 2233066
SLITHM, Koggala Freetrade Zone, Koggala, Habaraduwa. Tel: 091- 2283072
SLITHM, Dharmasiri Senanayake Tourism Information Centre, Srimahabodhi Mw, Anuradhapura. Tel: 025 - 2236667
SLITHM, National Holiday Resort Premises, Golf Link Road, Bandarawela. Tel: 057-2232499

Sri Lanka
A land like no other

www.slithm.edu.lk



තාරකා විද්‍යාව

A s t r o n o m y

මව් තුරුලෙන් ලොව දකින බිළිඳා හට මුල් අවධියේ බාහිර වස්තු හඳුනා ගැනීමට අපහසුය. ඔහුගේ එකම සහායකයා වන්නේ සිය මවත් පියාත් පමණි. ක්‍රමයෙන් වැඩෙන දරුවා බාහිර වස්තූන්ද ක්‍රමයෙන් හඳුනා ගනී." අම්මේ; අර මොනවද?" විටෙක ඔහු ප්‍රශ්න නගයි. "ඒ පුතේ තරු!" මව පිළිතුරු දෙයි. එතැන් පටන් සුරංගනාවියන්, තරු කුමරියන්, හිරු කුමරුන් දක්වා යන ගමනේ

විටින් විට කුඩා දරුවාට මෙම තාරුකා ගැන අසන්නට ලැබෙයි. දැනට වසර දහස් ගණනකට පෙර සිටම එනම් හෝමෝ සේපියන් සේපියන් මානවයාගේ ඇරඹුමේ සිටම අහසේ දිදුලන තාරුකා ගැන සොයන්නට මිනිසා නැමති සත්වයා උත්සුක වූවේය. වර්තමානය වන විට මෙම සෙවීම ඉතා දියුණු විද්‍යාවක් බවට පත් වී හමාරය.

තාරකා විද්‍යාව නැමති විද්‍යාව, විජ්ජාවක් නොවී පැමිණි ගමන් මග ඉතා දීර්ඝ එකකි. සැබවින්ම පෘථිවියේ වායුගෝලයෙන් පිටත ඇති ආකාශ වස්තූන් පිළිබඳව විද්‍යාත්මකව නිරීක්ෂණය කිරීම තාරකා විද්‍යාව ලෙස අර්ථ දැක්විය හැකිය. සැබවින්ම තාරකා විද්‍යාව ඉතා පුරාණ විද්‍යාවක් වශයෙන්

සැලකිය හැක. ඇනැක්සිමැන්ඩර්, තෙලේස් වැනි මහා ප්‍රාඥයන්ගෙන් ආරම්භ වී වර්තමානයේ සර් ආතර් සී ක්ලාක් නැමති මහා විද්වතා දක්වා තාරකා විද්‍යාව පැමිණ ඇති ගමන සැබවින්ම විශ්මය ජනකය. අතීතයේ මෙසපොතේමියානුවන්, ඊජිප්තු වැසියන්, පර්සියානුවන්, මායාවරුන් හා ග්‍රීකයන් සතුව තිබූ තාරකා නිරීක්ෂණ ආයතන ඉතා දියුණු මට්මක පැවතුණ අතර එකල විද්‍යාඥයින්ද දැනුමින් පරිපූර්ණ වූ පිරිසක් විය. පෘථිවිය කේන්ද්‍රකොට ගත් Geocentric Model හෙවත් පෘථිවිය කේන්ද්‍රිය විශ්වය ඔවුන්ගේ නිරීක්ෂණ මත ගොඩ නැගුණ ඒවා විය. එකල ටොලමි, හයිපග්‍රියා වැනි ශ්‍රේෂ්ඨ තාරකා විද්‍යාඥවරු ඉතා දියුණු මට්ටමේ පරීක්ෂණ වල යෙදුණහ. නිකලස් කොපර්නිකස් Heliocentric Model හෙවත් සූර්ය කේන්ද්‍රවාදය ලොවට හඳුන්වා දීමත් සමග නූතන තාරකා විද්‍යාවේ ගමනද ඇරඹිණි. ඉන් පසු තාරකා විද්‍යාව නිරීක්ෂණ තාරකා විද්‍යාව හා න්‍යායික තාරකා විද්‍යාව වශයෙන් කොටස් දෙකකට බෙදුණි. එකල තාරකා විද්‍යාව හුදෙක් තාරුකා හා රාශි වල භෞතික චලනයන් මත රඳා පැවතුණි. නමුත් 1609 දී ප්‍රථම වරට ගැලීලියෝ ගැලීලි අහස නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා දුරේක්ෂය භාවිත කිරීමත් සමගම නූතන තාරකා විද්‍යාව නව මඟකට එළඹුණි. ඉන් පසු අවධියේ බිහිවූ කෙප්ලර්, සර් අයිසෙක් නිව්ටන්, ටයිකො බ්‍රාහේ, විලියම් හර්ෂල්, ජෝර්ජ් ගැමොව්, එඩ්වින් හබල්, ඇල්බට් අයින්ස්ටයින් වැනි ශ්‍රේෂ්ඨ විද්‍යාඥයින්ගෙන් තාරකා විද්‍යා ක්ෂේත්‍රයට ඉටු වූ මෙහෙය අතිමහත්ය.

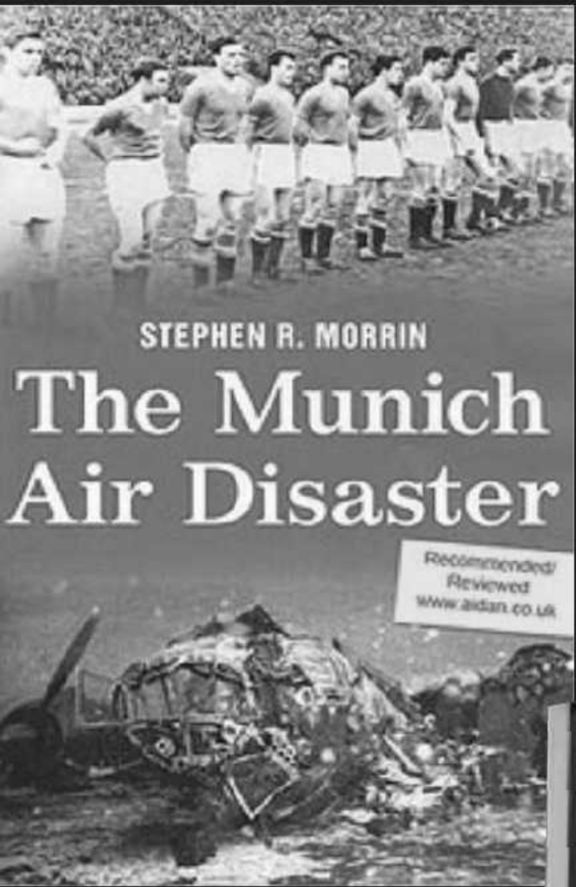
නව තාක්ෂණයේ දියුණුවත් සමග නවීන දුරේක්ෂ, වර්ණාවලීන් ලබා ගන්නා උපකරණ , අධි තාක්ෂණික කැමරා වැනි උපකරණ භාවිතයට යොදා ගැනීමද තාරකා විද්‍යාවේ ශීඝ්‍ර වර්ධනයට බෙහෙවින් ඉවහල් විය. චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය, රොකට් තාක්ෂණය වැනි ඉතා දියුණු තත්වයකට වර්තමාන තාරකා විද්‍යාව පත්ව ඇත. මේ නිසා විද්‍යාඥයින්ටද ගැඹුරු අහසේ විශාල වස්තූන් ප්‍රමාණයක් නිරීක්ෂණය කිරීමට හැකියාව ලැබී ඇත. මන්දාකිණි, ක්වාසාරයන්, පල්සාරයන්, නිගාරිකා, කළු කුහර, අඳුරු පදාර්ථ හා අඳුරු ශක්තිය, නියුට්‍රෝන තාරුකා, සෞරග්‍රහ මණ්ඩල වැනි කිහිපයක් මේ සඳහා කදිම නිදසුන් වේ. වර්තමානයේ වෙනත් ග්‍රහලෝක තරණය කිරීම් තාරකා විද්‍යාවේ දියුණුව මනාව විදහාපාන්නකි. වර්තමානය වන විට මෙම විෂය ක්ෂේත්‍රය වෙත යොමු වන ප්‍රමාණයේ ශීඝ්‍ර වර්ධනයක් දක්නට ලැබීමද විශේෂයෙන්ම සඳහන් කල යුතු කරුණකි. විවිධ තාරකා විද්‍යා සංගම්, තාරකා විද්‍යා දැනුම මිනුම තරඟාවලි, තාරකා විද්‍යා රාත්‍රී කඳවුරු වැනි විශාල ක්‍රියාකාරකම් රාශියක් මේ වන විට දක්නට ලැබේ. ලොවපුරා ලක්ෂ සංඛ්‍යාවකට අධික තාරකා විද්‍යාව හදාරන පිරිසේ මූලික අභිප්‍රාය වනුයේ තවමත් මායාවක් බඳු වූ විශ්වයේ රහස සොයා ගැනීමය. දැනට වසර 2550 කට පෙර ලොව්තුරා බුදුරජාණන් වහන්සේ එකල තාරකා විද්‍යාඥයකු නඟන ලද පැණයකට ලබා දුන් පිළිතුර වූයේ...

සස්සතෝ ලෝකෝති මයා   අබ්‍යාකතං
අසස්සතෝ ලෝකෝති මයා   අබ්‍යාකතං
අනත්වා ලෝකෝති මයා   අබ්‍යාකතං
අනන්ත්වා ලෝකෝති මයා   අබ්‍යාකතං

තාරකා විද්‍යාව නම් අති දැවැන්ත විෂය ක්ෂේත්‍රයේ හෝ එමගින් අධ්‍යයනය කරණු ලබන විශ්වයේ අවසානයක් නොමැත.

සැකසුම - චන්දුල මිනුවංග

www.mobitel.lk
Mobitel IDD
පුංචි පුංචි වැදගත් දේ කියන්න
SMART
ශ්‍රී ලංකාවේ තත්පරයට අයකරන අඩුම IDD ගාස්තු
වැඩි විස්තර සඳහා 433 අමතන්න
ජාතික ක්‍රිකට් කණ්ඩායමේ
නිල අනුග්‍රාහක
Sri Lanka Telecom
Mobitel
We Care. Always.



අතීත ගුවන් අනතුරක ඇතුළාන්තය

ගුවන් අනතුරක් යන වචනය ඇසුණ විගසම අපගේ අවධානය යොමු වන්නේ ජීවිත හානි, එහි සිටි පුද්ගලයින් සංඛ්‍යාව වැනි මූලික තොරතුරු වෙතය. නමුත් ඉන් අනතුරුව ඒ වටා සිදුවුණ සිද්ධි දාමය පිළිබඳ වැඩි දුර තොරතුරු නොසෙවීමට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස සැලකිය හැක්කේ ඒ සඳහා නිශ්චිත ක්‍රමයක් නොමැති කමයි. එහෙයින් අපගේ මේ උත්සාහය එවන් වූ ගුවන් අනතුරක මුල් අවස්ථාවේ සිට අවසාන අවස්ථාව දක්වා සුපැහැදිලි සටහනක් ගෙනහැර දැක්වීමටයි.

වර්ෂය 1958
මාසය පෙබරවාරි
දිනය 06 වනදා
තැන මියුනිච් හි රීම් ගුවන් තොටුපළ (Munich - Reim)

බ්‍රිතාන්‍ය යුරෝපියානු (British European) ගුවන් සමාගමට අයත් Flight BE 609 ගුවන් යානය මුහුණ පෑ අනතුරෙන් සුප්‍රසිද්ධ පාපන්දු කණ්ඩායමක් වන මැන්චෙස්ටර් යුනයිටඩ් (Manchester United) කණ්ඩායමේ ක්‍රීඩකයින් 08 දෙනකු ඇතුලු ජීවිත 23ක් බිලි ගැනීමට සමත් විය. මගීන් 44 දෙනකු ගමන් කළ මෙම යානයේ සිටි පාපන්දු ක්‍රීඩකයින් 08 දෙනකුද තවත් පාපන්දු කණ්ඩායමක සේවකයින් තිදෙනකුද ජනමාධ්‍යවේදීන් 08 දෙනකුද ගුවන් යානා කාර්යමණ්ඩල සේවකයින් දෙදෙනකු හා ගුවන් මගීන් දෙදෙනකුද කිසිවකු නොසිතූ අවස්ථාවක ජීවිතක්ෂයට පත් කරමින් සිදු වූ මෙම බිහිසුණු ඛේදවාචකය බ්‍රිතාන්‍ය ජනතාව පමණක් නොව සමස්ථ ලෝකවාසී සියළු දෙනාගේ හදවත් සසල කිරීමට තරම් කුරිරු විය.

එවකට බ්‍රිතාන්‍ය තුල ඉමහත් ජනාදරයට පත්ව සිටි Manchester United පාපන්දු කණ්ඩායමට එම අවධිය අන්තර් සමාජ තරඟ වලට මෙන්ම යුරෝපියානු කුසලාන සඳහාද පුහුණු වීම් වලට සහභාගී වන කාර්යය බහුල අවධියක් විය. එහි ප්‍රථිඵලයක් ලෙස මෙම කණ්ඩායම සහභාගී වීමට තිබූ දීර්ඝ සංචාරයක් වන දෙවන යුරෝපියානු කුසලාන තරඟාවලියද යෙදී තිබුණේද මෙම කාල වකවානුවේදීම විය. ඔවුනට එහිදී සහභාගී වීමට නියමිතව තිබුණේ යුගෝස්ලාවියානු පාපන්දු කණ්ඩායමක් වන Red Star Belgrade කණ්ඩායමට එරෙහිව (Belgrade) බෙල්ග්‍රේඩ් හිදීය. මෙහිදී කණ්ඩායමේ ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා කුලී පදනම මත British European Airways (BEA) මගින් ඔවුනට සපයනු ලැබුවේ G-ALZU යටතේ ලියාපදිංචි twin proper engine airspeed ambassador වර්ගයේ ගුවන් යානාවකි. නමුත් මෙම ගුවන් යානයට මැන්චෙස්ටර් (Manchester) ගුවන් තොටුපළේ සිට බෙල්ග්‍රේඩ් (Belgrade) දක්වා එක එල්ලේ පියාසර කිරීමට තරම්

Manchester United පාපන්දු කණ්ඩායම

පරාසයක් නොතිබූ හෙයින් නැවත ඉන්ධන ලබා ගැනීම සඳහා එම ගමන් මාර්ගයෙහිම මධ්‍යයෙහි වූ මියුනිච් (Munich) හි රීම් (Reim) ගුවන් තොටුපළේ මෙම යානය ගොඩ බැස්සවිය යුතු බවට BEA ගුවන් සමාගම දන්වා තිබිණ. මෙම තරඟ සංචාරය සඳහා නම් කර තිබූ ගුවන් යානා කාර්යය මණ්ඩලය 06 දෙනකුගෙන් සැදුම්ලත් එකක් වූ අතර ඔවුන් ඉතා පළපුරුදු ගුවන් නියමුවකු වන කැප්ටන් ජේම්ස් තේන් (Captain James Thain) හා සහායක නියමු (Co-Pilot) කැප්ටන් කෙනත් රේමන් (Captain Kenneth Rayment) ගේ නායකත්වය යටතේ විය. තවද මෙම යානය තුළ තරඟය වාර්තා කිරීමට ගිය මාධ්‍යකරුවන් කිහිපදෙනෙක් හා තවත් මගීන් කිහිපදෙනෙක්ද විය.

1958 පෙබරවාරි මස 03 වන දින Manchester United කණ්ඩායම ඇතුලු පිරිස Belgrade බලා පිටත් වූ අතර කිසිදු බාධාවකින් තොරව නිරුපද්‍රිතව ගමනාන්තය වෙත ළඟා වීමට ඔවුනට හැකි විය. ඉන් දින දෙකකට පසු ඉතා ශීත (හිම පථනය වන) දේශගුණ තත්වයක් යටතේ වුවද ක්‍රීඩකයින් උද්යෝගීමත්ව සහභාගී වනු දක්නට ලැබුණු අතර අවසානයේදී තරඟය ජය පරාජයෙන් තොරව අවසන් විය. තරඟයෙන් අනතුරුව ඉන් පසු දින එනම් 06 වනදා පාපන්දු කණ්ඩායම ඇතුලූ 44ක් වූ පිරිස BEA ගුවන් යානයෙන් නැවත සිය මවු රට බලා ගමන් අරඹන ලදි. නමුත් ආපසු ගමන් වාරයේදී BEA හි සම්මත ගුවන් යානා පටිපාටියට පටහැණි ලෙස යානයේ ප්‍රධාන නියමුවා වූ කැප්ටන් තේන් (Capt. Thain) විසින් යානය හැසිර වීම සහායක නියමු (Co-Pilot) කැප්ටන් රේමන් (Capt. Rayment) හට භාරදී ඇත. නමුත් මෙහිදී කැප්ටන් රේමන්ගේ තාක්‍ෂණික ඥානය සැකයට බඳුන් නොවන්නේ ඔහු කැප්ටන් තේන්ට වඩා ගුවන් යානා හැසිරවීමේ මනා පළපුරුද්දක් ඇති අයෙකු වූ බැවිනි.

බෙල්ග්‍රේඩ් (Belgrade) වලින් යානය සුපුරුදු පරිදි පිටත් වුවද ඔවුනට ආපසු පැමිණීමට තිබූ ගමන් මාර්ගයෙහි කාලගුණික තත්වය එතරම් සතුටුදායක නොවන බවටද අනාවැකි පළවී තිබුණි. මඳ වැසි සහිතව පැවති කාලගුණ තත්වය මියුනිච් හි රීම් ගුවන් තොටුපළට ළඟා වන විට හිම පථනයක් දක්වාම වර්ධනය වී තිබීම ගුවන් නියමුවන්ගේ මෙන්ම අනෙකුත් කාර්යය මණ්ඩලයේද නොසතුටට හේතු විය. මෙම තත්වය මඳ වේලාවක් තුල ජලය මිදෙන උෂ්ණත්වය දක්වාම පහත වැටෙන්නට විය. කාලගුණ තත්වය කෙතරම් දරුණු වුවද කැප්ටන් රේමන් කිසිදු අපහසුවකින් තොරව ගුවන් යානය ගොඩබැස්වීමට තරම් අද්දැකීම් ලද්දකු විය. ගොඩබස්සා මිනිත්තු 45 ක් ගිය කල්හි එහි ඉන්දන පිරවීම හා අනෙකුත් තාක්‍ෂණික කටයුතු සඳහා යානය ගුවන් තොටුපළ තුල ගාල් කරවීය. සියළු කටයුතු වලින් අනතුරුව ප.ව.15.30 ට පමණ පළමු නික්මීම (take off) සඳහා යානය 105kts වේගයෙන් ඉදිරියට ඇදුණි. නමුත් ගුවන් නියමුවන්ට යානය හිටිවනම නතර කිරීමට සිදු වූයේ එහි එන්ජින් දෙකහි පීඩන පද්ධති වල සිදුව ඇති වෙනසක් ඔවුන් දෙපල විසින් නිරීක්‍ෂණය කළ හෙයිණි.

පරිවර්තනය **සචිනි විතාන**
සැකසුම **දේවි කව්සල**

ලබන කලාපයෙන්
***Manchester United* පාපන්දු කණ්ඩායම ඇතුලු පිරිසට කුමක් සිදුවේද...???**

Since 1939, BOC and Sri Lanka have been an inseparable part of each other's progress.

BANK OF CEYLON

BOC

Bankers to the Nation

ArtSense

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත පුවත්

දිනය 30.06.2009

ස්ථානය - කැමරූව් වෙරළේ සිට සැතපුම් 10 ක් දුරින් ඉන්දියන් සාගරයේ

සිවිල් ගුවන් සේවා ඉතිහාසයේ 68 වන දරුණුතම ගුවන් අනතුර හා විශ්මිත දිවි ගැලවීම.

යේමන් ගුවන් සේවයට අයත් එයාර්බස් A310-324 (ලි.ප. අංක 70-ADJ) යන මගී ගුවන් යානය යේමනයේ සිට කැමරූව් වෙත ගමන් කිරීමේදී ජීවිත 152 විනාශ කරමින් අනතුරට පත් විය. මෙහිදී වයස අවුරුදු 14 පමණ වයසැති එක් ගැහැණු දරුවකු පමණක් දිවි ගලවා ගන්නා ලද්දේ ලෝකයම විශ්මයට පත් කරවමිනි.

දිනය 08.08.2009

ස්ථානය - නිව්යෝර්ක්

Eurocopter AS-350BA වර්ගයේ හෙලිකොප්ටරයක් හා Piper PA-32R-300 Saratoga වර්ගයේ ගුවන් යානයක් නිව් ජර්සි හා නිව්යෝක් අතර උඩු ගුවනේදී එකිනෙක ගැටීමෙන් අනතුරුව යානා දෙකම හඩ්සන් ගංගාවට පතිත වී ඇත. හෙලිකොප්ටරයේ ගමන් ගත් 06 දෙනකු ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇති අතර පෞද්ගලික ගුවන් යානයේ සිටි තිදෙනකුද මෙම අනතුරින් ජීවිතක්ෂයට පත්ව ඇත.

දිනය 17.08.2009

ශ්‍රී ලංකන් (Srilankan Airlines) ගුවන් සේවයේ පුහුණු ගුවන් නියමු නිලධාරීන් 05 දෙනකු සහ එක් ගුවන් නියමු නිලධාරිනියක් ජනාධිපතිතුමන් අතින් පියසර වරම් ලබා සේවයට එක් විය.

ගුවන් කෞතුකාගාරය විවෘත කෙරේ

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා අතින් 2009 නොවැම්බර් 05 වන දින, නවීකරණය කරන ලද ගුවන් හමුදා කෞතුකාගාරය විවෘත කෙරිණ. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ වසර 58 ක අතීත ඉතිහාසය විදහා දැක්වෙන මෙම කෞතුකාගාරය මහජනතාව සඳහා විවෘත වූයේ ප්‍රථමවරටය.

ඊළාම් යුද්ධයේදී ත්‍රස්තවාදීන් භාවිත කරන ලද සැහැල්ලු ගුවන් යානා කොටස්, ගුවන් ප්‍රහාර වලින් විනාශයට පත් බර අවි මෙන්ම ගුවන් හමුදාව සතු විවිධ වර්ගයේ අවි ඇතුළු උපකරණ රැසක් මෙහිදී දැකගත හැකිය. වත්මන් ගුවන් හමුදාපති මෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොෂාන් ගුණතිලක මහතාගේ සංකල්පයක් මත නවීකරණය කරන ලද මෙම කෞතුකාගාරය පාසල් සිසුනට රු.25/- කටද වැඩිහිටියනට රු.100/- කටද නැරඹීමේ අවස්ථාව හිමි වන අතර උදෑසන 8 සිට පස්වරු 5 දක්වා විවෘතව පවතී.

එසේම එදින ගුවන් කෞතුකාගාරයේ තොරතුරු අතුළත් වෙබ් අඩවියක්ද අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතා විසින් විවෘත කරන ලදි. මෙම අවස්ථාව සඳහා ආරක්ෂක ලේකම් ගෝඨාභය රාජපක්ෂ, ගුවන් හමුදාපති මෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති එයාර් චීෆ් මාර්ෂල් රොෂාන් ගුණතිලක, ජනාධිපති ලේකම් ලලිත් වීරතුංග යන මහත්වරු ඇතුළු ගුවන් හමුදාවේ ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන් සහ ආරාධිත අමුත්තන් රැසක්ද එක්ව සිටියහ.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්යානා උපාංග නිපැයුම් කම්හලක් ඇරඹේ

ගුවන් යානා සහ හෙලිකොප්ටර් සඳහා යොදා ගන්නා උපාංග නිෂ්පාදනය කෙරෙන කර්මාන්ත ශාලාවක් ශ්‍රී ලංකාවේ ආරම්භ කිරීම සඳහා ඇමරිකානු සමාගමක් වන එරෝ සෙන්ස් (Aero Sense/ ගගන සංඥා තාක්ෂණය) පුද්ගලික සමාගමට ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දී ඇත.

එරෝ සෙන්ස් නැමති මෙම සමාගම මගින් ඇමරිකානු ඩොලර් දස ලක්ෂයක මුදලක් ආයෝජනය කරනු ලබන අතර ගුවන් යානා අමතර කොටස් නිෂ්පාදන කර්මාන්ත ශාලාවක් ශ්‍රී ලංකාවේ ආරම්භ කරන ප්‍රථම අවස්ථාව මෙය වේ. මේ සඳහා නවීන පහසුකම් වලින් සමන්විත කර්මාන්ත ශාලාවක් කඩවත පිලිනිත් කර්මාන්තපුරයේ ඉදිකිරීමට නියමිත අතර එමගින් විවිධ ගුවන් යානා අමතර කොටස් 14 පමණ නිෂ්පාදනය කිරීමට යෝජිතය.

එරෝ සෙන්ස් සමාගමේ ප්‍රධාන ශාඛාව වන්නේ ඇමරිකාවේ පිහිටි එරෝ සෙන්ස් (Aero Sense) තාක්ෂණ ආයතනයයි. මේ හා සම්බන්ධ අනෙකුත් ආයතන ස්වීඩනයේ හා එක්සත් රාජධානියේ පිහිටා තිබේ. මෙම ආයෝජන ගිවිසුමට ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය වෙනුවෙන් සභාපති හා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් ධම්මික පෙරේරා අත්සන් තැබූ අතර එරෝ සෙන්ස් සමාගම වෙනුවෙන් අධ්‍යක්ෂ කේ.ජේ. වෙස්ට්මන් මහතා අත්සන් තැබීය.

ඉදිරියේදී මෙම සමාගම මගින් නිෂ්පාදනය කරනු ලබන ගුවන් යානා හා හෙලිකොප්ටර් යානා අමතර කොටස් විදේශීය වෙළඳ පොළට අපනයනය කිරීමටද බලාපොරොත්තු වේ.

1911 සැප්තැම්බර් 12

ආකාශ යාත්‍රාව ලංකාවට පැමිණීම.

බ්‍රවුන් උන්නැහේගේ පාවිච්චිය පිණිස
ගෙණෙන්ට යෙදෙන බැව් කියන ලද්
බ්ලැරියට් වර්ගයේ ආකාශ යාත්‍රාව ඊයේ
මෙහි පැමිණි !රුවන්පැල්ස් - නැවෙන්
ගෙනා බවත් එය අද කොල්ලුපිටියට
ගෙණ යන බවත් කියා තිබේ, මෙය යාත්‍රා
කොට පෙන්වන්නේ කවදාදැයි තවම නිය
මයක් නැත.

නාලන්ද විද්‍යාලයීය

ගුවන් පියාසර සංගමය (1950 -2009)

නාලන්ද විද්‍යාලය කොළඹ ප්‍රධාන පෙළේ පාසල් අතුරින් ප්‍රමුඛ ස්ථානයක් දිනා ගෙන ඇති පාසලකි. එදා මෙදා කාල වකවානුව තුළ ලෝකයට විශිෂ්ඨ නායකයින්, විද්‍යාඥයින්, ඉතිහාසඥයින්, ගායකයින්, ක්‍රීඩකයින් වැනි සුවිශේෂී පුද්ගලයින් රැසක් බිහි කිරීමේ ගෞරවය නාලන්දා විද්‍යාලයට හිමිවේ. මෙම විද්‍යාලය කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ පමණක් නොව සමස්ථ ශ්‍රී ලංකාව පුරාම ජනප්‍රියත්වයට පත්ව ඇත්තේ එහි සිසුන්ගේ දක්ෂතාවය මත මෙන්ම එහි සේවය කරන ගුරුවරුන්ගේද දැඩි කැපවීම මත යයි කිවහොත් නිවැරදිය. මෙහිදී දැනට නාලන්දා විද්‍යාලයේ විදුහල්පති වශයෙන් එච්.යූ. ප්‍රේමතිලක මහතා කටයුතු කරනු ලබන අතර පියාසර සංගමය භාර ආචාර්යවරයා වශයෙන් ඩබ්.ඩී.ජේ. අමරදේව මහතා කටයුතු කරයි.

> **විශේෂයෙන් 2008 වර්ෂය නාලන්දීය ගුවන් පියාසර සංගමයට වැදගත් වසරක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය. එම වසරේදී සංගමය විසින් දිවයිනේ ප්‍රමුඛතම පාසල් රැසක් සම්බන්ධ කර ගනිමින් ප්‍රශ්න විචාරාත්මක වැඩ සටහනක් සාර්ථක ලෙස පවත්වන ලදී.**

නාලන්දා විද්‍යාලයේ ඉතිහාසය දෙස බලන කල ඉන් බිහිවූ සංගම් රාශියකි. මේ සියල්ල අතරින් විද්‍යාලයීය ගුවන් පියාසර සංගමයට හිමි වන්නේ සුවිශේෂී ස්ථානයකි. තව දුරටත් මෙහි ඉතිහාසය සැලකිල්ලට ගැනීමේදී මෙතරම් දීර්ඝ ඉතිහාසයක් ඇති ශ්‍රී ලංකාවේ එකම ගුවන් පියාසර සංගමය වන්නේද නාලන්දීය පියාසර සංගමයයි. සිවිල් ගුවන් සේවාවේ ප්‍රාථමික අවධිය වන 1950 දී පමණ ආරම්භ කර ඇති මෙම සංගමය සිය කාර්යය භාරය 1992 දක්වා අඛණ්ඩව ඉටු කර ඇත. 1992 දී යම් යම් හේතුන් නිසා සංගමය තාවකාලිකව අත්හිටුවා තිබූ අතර නැවත 1996 දී පමණ පෙරටත් වඩා වැඩි වගකීමකින් සිය කටයුතු ආරම්භ කර ඇත.

පාසලේ බහුතර සිසුන්ගේ එකතුවෙන් සැදුම්ලත් නාලන්දීය පියාසර සංගමය පාසල තුළද බෙහෙවින් ජනප්‍රියත්වයට පත්ව තිබෙන්නේ එහි ක්‍රියාශීලි හා කාර්යක්ෂම බව හේතුවෙනි. සංගමය මගින් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ උසස් දැනුම් සම්භාරයක් ලබා දෙන අතර අවශ්‍ය සිසුන්ට ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ඔස්සේ ඉදිරියට යාමට

ලබා දෙන්නේද මනා පිටුවහලකි. මීට අමතරව මෙම සංගමය මගින් පාසල තුළ ගුවන් සේවාවේ මූලික සිද්ධාන්ත ඇතුළත් පාඨමාලාවක් පවත්වනු ලබන්නේ සිසුනට අවශ්‍යය වැඩි දුර දැනුම ලබා දීම සඳහාය .

විශේෂයෙන් 2008 වර්ෂය නාලන්දීය ගුවන් පියාසර සංගමයට වැදගත් වසරක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය. එම වසරේදී සංගමය විසින් දිවයිනේ ප්‍රමුඛතම පාසල් රැසක් සම්බන්ධ කර ගනිමින් ප්‍රශ්න විචාරාත්මක වැඩ සටහනක් සාර්ථක ලෙස පවත්වන ලදි. මීට සමගාමීව ශ්‍රී ලාංකීය පාසල් ඉතිහාසයේ ප්‍රථම වරට ගුවන් පියාසර විද්‍යා දිනයක්ද පවත්වන ලද අතර ඒ සඳහා ගුවන් ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රවීණයන් රැසක් සහභාගී වීමද විශේෂය.

දැනට මෙම සංගමයේ සභාපති වශයෙන් ධනුෂ්ක මහානාමද, ලේකම් වශයෙන් ඔෂාන් ජයවර්ධනද, භාණ්ඩාගාරික වශයෙන් අෂාන් හෙට්ටිගේද කටයුතු කරයි. වර්තමානයේ ගුවන් පියාසර සංගමය මෙතරම් සාර්ථක වීමට හේතුව ලෙස වත්මන් නිලධාරී මඩුල්ල පවසා සිටියේ පසු ගිය කාලයන්හිදී තනතුරු හෙබවූ සියළුම දෙනා ඉතා කැපවීමෙන් සිය කාර්යය ඉටු කිරීම බවයි. තවද ඔවුන් සංගමයේ ක්‍රියාකාරී සාමාජිකයින් ලෙස විද්‍යාලයේ විදුහල්පතිවරයාටත්, සංගමය භාරව කටයුතු කරන ආචාර්යවරුන්ටත්, ඔවුන්ගේ පාඨමාලාව සඳහා සහය ලබා දෙන ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගමේ නිලධාරීන්ටත්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ නිලධාරීන්ට සහ නන් අයුරින් උපකාර කළ සැමටත් සිය ගෞරවනීය ස්තුතිය පළ කිරිමටද අමතක නොකළේ ය.

නවීන ලෝකයේ දියුණුවත් සමග යම් යම් පාසල් තුළින් ලබා දෙන වැරදි ආදර්ශ පිළිබඳව අපට කොතෙකුත් අසන්නට ලැබේ. මෙවන් අවධියක නාලන්දා විද්‍යාලයීය සිසුන් සිය පාසලේ කටයුතු වලට අමතරව මෙවැනි හරවත් කටයුත්තක නියැලීමට පෙළඹීම අප බෙහෙවින් අගය කළ යුතුව ඇත. අවසාන වශයෙන් ඔවුනගේ මෙම ගුවන් පියාසර සංගමයේ කටයුතු ඉදිරියේදී පුළුල් දැක්මක්ද සහිතව කර ගෙන යාමට අවස්ථාව ලැබේවායි යන්න **'ගුවන්සර'** අප හදවතින්ම ප්‍රාර්ථනා කරන්නෙමු.

Ilyushin 11-2

යුධ ගුවන් යානා

යුධ ගුවන් යානා වල ආරම්භය සනිටුහන් වන්නේ ප්‍රථම ලෝක යුද්ධයත් සමගය. නමුත් ඒ වන විට යුධ ගුවන් යානා වල එතරම් දියුණුවක් නොපැවතුණද පසුව දෙවන ලෝක සංග්‍රාමය (1939-1945) සමග යුධ ගුවන් යානා භාවිතය හා නිපදවීම කෙමෙන් කෙමෙන් ඉහළ යන්නට විය. කුඩා ප්‍රමාණයේ අවි රැගෙන යා හැකි ගුවන් යානා, බෝම්බ හෙළිය හැකි මෙන්ම මිසයිල හා රොකට් රැගෙන යා හැකි යානාද නිපද වීම ඇරඹුණි. ප්‍රධාන වශයෙන් සතුරු කඳවුරු වල ඡායාරූප ගැනීම, ඔත්තු බැලීම, ප්‍රහාර එල්ල කිරීම හා නෞකා සඳහා ප්‍රහාර එල්ල කිරීම එකල යුධ ගුවන් යානා මගින් සිදුවිණ. මෙවැනි යානා නිපදවීමත් සමග සියළු රටවල් අතර තරඟකාරීතවයක් ඇතිවූ හෙයින් එම තරඟයත් සමග ප්‍රහාරක ගුවන් යානා සඳහා නව තාක්‍ෂණික අංග එකතු වීමද ආරම්භ විය. විවිධ ප්‍රහාරක උපක්‍රම, රේඩාර් පද්ධති, ඉලෙක්ට්‍රොනික පද්ධති, ජෙට් එන්ජින්, පීඩන උපාංග හා තවත් යුධ උපාංග ගුවන් යානා සඳහා එක් කිරිම එහිදී බහුලව දක්නට ලැබුණි. එකල භාවිතයට ගැණුන ප්‍රධාන ගුවන් යානා වර්ග කිහිපයක් ලෙස බ්‍රිතාන්‍ය විසින් නිපදවන ලද Supermarine Spitfire ද ඇමරිකානුවන් විසින් නිපදවන ලද Junkers Ju 87 ද ජපනුන් විසින් නිපදවන ලද Nakajima Ki-43 ද රුසියානුවන් විසින් නිපද වන ලද Ilyushin 11-2 හැඳින්විය හැක. මේ අතුරින් ඉතා සුවිශේෂි ස්ථානයක් හිමිකර ගත් ගුවන් යානය වන්නේ බ්‍රිතාන්‍ය විසින් නිපදවන ලද Supermarine Spitfire යානයයි. එකල එම වර්ගයේ ගුවන් යානා 20,000 ට අධික ප්‍රමාණයක් බ්‍රිතාන්‍යයේදී නිපදවිණ.

එදා පටන් මේ දක්වා යුධ ගුවන් යානා වල සුවිශේෂී වර්ධනයක් දක්නට ලැබෙන අතර ප්‍රධාන වශයෙන් යුධ ගුවන් යානා කාණ්ඩ 04 ක් යටතේ වර්ග කල හැක. එනම් ප්‍රහාරක යානා, භාණ්ඩ ප්‍රවාහන

Junkers Ju 87

යානා, පුහුණු කිරීම් යානා හා නිරීක්ෂණ යානා ලෙසය.

ප්‍රහාරක යානාද වර්ග 02කි. ගුවනේ සිට ගොඩ බිමට ප්‍රහාර එල්ල කර හැකි හා ගුවනේ සිට ගුවනට ප්‍රහාර එල්ල කර හැකි යානා වශයෙනි. මේවා වර්ග දෙකක් වුවද වර්තමානයේ මෙම පහර දීම් වර්ග දෙකම සිදු කළ හැකි අධිතාක්ෂණයෙන් යුතු ගුවන් යානාද ලොව ප්‍රබල රටවල් භාවිත කරයි. මෙම ප්‍රහාරක යානා නිපදවීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමුඛස්ථානය හිමි වන්නේ ඇමරිකාවට හා රුසියාවටය. දැනට මෙවැනි යානා නිපදවන ගුවන් සමාගම් ලෙස Boeing, Lockheed, McDonnell, Douglas හා Mikoyan හැඳින්විය හැක. ශබ්දයේ වේගය ඉක්මවා (Supersonic) යන ඉලෙක්ට්‍රොනික තාක්ෂණයෙන් සතුරා හඹා යන මිසයිල හා ගොඩබිම් ඉලක්ක වෙත ස්වයංක්‍රීයව එල්ල වන බෝම්බ වර්ග සහිත මෙන්ම රේඩාර් පද්ධති වලට හසු නොවී පහරදීම හා ස්වයංක්‍රීය නියමු පහරදීම් කළ හැකි අධිතාක්ෂණයෙන් යුතු ගුවන් යානා දැනට ලෝකයේ වැඩි වශයෙන් භාවිතා වේ.

Nakajima Ki-43

යුධ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන යානාද යුධමය කටයුතු සඳහා ඉතා ඉහළ දායකත්වයක් ලබාදේ. යුධ අවි, රථ වාහන හා රෝගීන් ප්‍රවාහනය මෙම යානා මගින් ප්‍රධාන කොටම සිදු කෙරේ. මෙවැනි යානා අද ලොව විශාලතම ගුවන් යානා අතරටද එක්ව තිබේ. පුහුණු කිරීමේ යානා, කුඩා ප්‍රමාණයේ සිට විශාල ප්‍රමාණය දක්වා දක්නට ලැබෙන අතර යුධ ගුවන් නියමුවකුට සාර්ථක පුහුණුවක් අවශ්‍ය වන බැවින් පුහුණු කිරීමට යොදා ගන්නා ගුවන් යානාද මෙහිදී ඉතා වැදගත් කාර්යය භාරයක් ඉටුකරයි. නිරීක්ෂණ යානා වෙත අවධානය යොමු කිරීමේදී නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා වලින් එම කාර්යය මනාව ඉටු කිරිමද විශේෂය. ඉහත කී ප්‍රහාරක ගුවන් යානා වර්ග හතරම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් භාවිත කරනු ලබන අතර මෑතකදී ලද අති විශිෂ්ඨ යුධ ජයග්‍රහණ සඳහා මෙම යානා වලින් සිදුවූ මෙහෙය අතිමහත්ය.

Supermarine Spitfire

මීළඟ කලාපයෙන් මේ පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක තොරතුරු බලාපොරොත්තු වන්න....

සැකසුම අශාන් හෙට්ටිගේ

Kenya Airways

bmi
better for business

Drukair
Royal Bhutan Airlines

Alitalia

Hertz

ROSSIYA

Represented by HEMAS www.hemas.com

Want to be a Professional Pilot or an Aeronautical Engineer?

The following courses are on offer :

Course	Packages available	Duration
Private Pilot's Licence (PPL)	Full time	6 months
	Part time	Open
Commercial Pilot's Licence (CPL)	Full time	12 months
Flight Instructor (FI)	Full time	3 months
Introduction to Aviation	School vacation : full time	4 days
Aircraft Maintenance Licence (AML)	Full time: Theory	2 years
	: Practical Training	1 year

Skyline®

Skyline Aviation (Pvt) Ltd.

Head Office : 104/3, New Airport Road,Ratmalana
Tel:+94 114210300/+94 114 911511
Fax: +94 114 210250
E-mail : admin@skylineavi.com
Website : www.skylineavi.com

The perfect take - off to a career in Aviation!

හෙලිකොප්ටරය

Helicopter

"I find it, this instrument with a screw be well made – that is to say, made of linen of which the pores be stopped up with starch and be turned quickly, the said screw will make its spiral in the air and it will rise high"

- Da Vinci -

ගුවන් යානාවන්හි මූලික වර්ගීකරණයේදී බල ශක්තිය (Powered) භාවිතයෙන් ක්‍රියා කරන හා බලශක්ති භාවිතයෙන් තොරව (Un powered) ක්‍රියා කරන වශයෙන් ප්‍රධාන කොටස් දෙකකි. මෙයින් හෙලිකොප්ටරය මූලික වශයෙන් අයත් වන්නේ බල ශක්තිය භාවිතයෙන් (Powered) ක්‍රියාකරන ගණයටය.

හෙලිකොප්ටරයෙහි සුවිශේෂීතාවය වනුයේ මෙම යානයට ගුවන්ගත වීමට හෝ ගොඩබැස්ස වීමට විශේෂිත ස්ථානයක් (ගුවන් ධාවන පථ) අවශ්‍ය නොවීමත්, යානයට සිරස් ගොඩබැස්සවීම් සහ ගුවන්ගත කිරීම් (Vertical Landing and Take Off) සිදු කිරීමට ඇති හැකියාව සහ අවම කාලයකින් ගුවන් ගත වීමේ හැකියාවයි. මෙම යානය ගුවන් ගත කිරීමට සහ ගුවනේ සැරිසරන ක්‍රියාවලියට අවශ්‍ය ශක්තිය ලබා ගන්නා ආකාරය වනුයේ පොළවට සමාන්තර ප්‍රචාලක භ්‍රමක (Main Rotor Blades) සුදුසු එන්ජිමක් සහ ගියර පද්ධතියක් ආධාරයෙන් වේගයෙන් භ්‍රමණය කිරීම වේ. මෙම හේතුව නිසා මෙම යානා විශේෂය Rotor-Craft ලෙසද කාණ්ඩ ගත කර ඇත.

"මා අනාවරණය කර ගත් මෙම උපකරණය නම්, හොඳින් කැඳ දමා සියුම් විවර ආවරණය කරන ලද ලිනන් රෙද්දෙන් නිපද වන ලද වායව අවර පෙත්තක්, වාතය මගින් සර්පිලාකාරව ක්‍රියාත්මක කරවීමට සැලැස්වූ විට එය සිරස්ව ඉහළ නගිනු ඇත."

- ඩා වින්චි -

වර්තමානයේ භාවිතා වන උපකරණ විශාල සංඛ්‍යාවකට ග්‍රීක භාෂාව මුල් කොට ගෙන නම් ලැබී ඇති ආකාරයකටම මෙම Helicopter යන නාමයද ග්‍රීක සම්භවයකි.

එනම්

Helix – Heliko (Spiral) + Petron (Wing) = Helicoptere (French)

Helicopter (English) ලෙස භාවිතයට පැමිණ ඇත.

1903 දී රයිට් සහොදරයින් විසින් වාර්ථාගත ප්‍රථම ගුවන් ගමන (Fixed Wing) සිදු කර ඉතා ශීඝ්‍රයෙන් එය දියුණුවට පත්වුවද Helicopter යානය පියසැරි තත්වයට දියුණු කිරීමට දිගු කලක් ගතවිය. මෙයට ප්‍රධාන ලෙසම හේතු වූයේ මූලිකව විසඳා ගත යුතු ගැටලු කිහිපයකට තාක්ෂණිකමය වශයෙන් හා න්‍යායාත්මක විසඳුම් සොයා ගැනීමට කල් ගත වීමයි. මෙලෙස හෙලිකොප්ටරයේ දියුණුව ඇති කිරීමට ඇතිවූ ප්‍රධාන බාදකයන් නම්

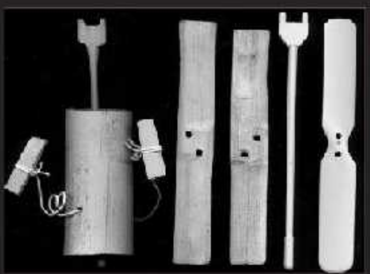
1. ප්‍රචාලක භ්‍රමක (Main Rotor Blades) වලට සාපේක්ෂව විරුද්ධ දිශාවකට සැකිල්ල (Fuselage) භ්‍රමනය වීම, (නිව්ටන්ගේ 3 වන නියමය)
2. යානාව ක්‍රියාත්මක වීම ඇරඹුන පසු අතිශයින්ම අස්ථාවර වීම. (Instability)
3. සිරස් යානා සම්බන්ධයෙන් වායු ගතිකමය න්‍යායන් (Aerodynamic Knowledge) අනාවරණය නොවී තිබීම, (1920 දී පමණ මෙම නියමයන් ඉදිරිපත් විය).

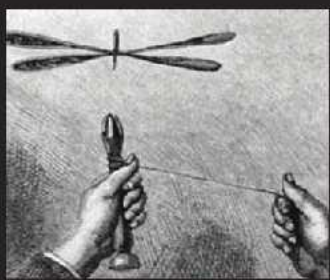
4. බරින් අඩු වැඩි ජවයක් ලබා දෙන එන්ජිමක නොමැති වීම.
(19 වන ශත වර්ෂය අවසන් වන විට 4 Stroke එන්ජින් තිබුණද ඒවා අධික බරකින් යුක්ත වීම, සිරස් ගුවන් ගත වීමත් පොළවට ගොඩ බැස්සවීමත් යන විශේෂත්වය හෙලිකොප්ටරයේ ප්‍රධානතම අවශ්‍යතාවය වීම නිසා බලය සැපයෙන එන්ජිමේ බලය, එන්ජිමේ බරෙහි අනුපාතයට වඩා ඉහළ විය යුතු වේ).
5. යානයේ සැකිල්ල (Fuselage) අධික බරකින් යුක්ත වීම,
(Helicopter නිපදවන මුල් කාලයේදී ඇලුමිනියම් ලෝහය වාණිජමය වශයෙන් ජනප්‍රියව නොතිබිණි)
6. අධික දෙදරීමකින් (Vibration) යුක්ත වීම. දෙදරීමට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ ප්‍රධාන ප්‍රචාලක භ්‍රමක (Main Rotor Blade) මගින් ලබා ගන්නා බලය ඒකාකාරී නොවීමයි).

ඉදිරි ලිපි මගින් මෙම අවස්ථාවන් මගහරවා ගනිමින් හෙලිකොප්ටරය ගුවන් ගත වූ ආකාරය සවිස්තරාත්මකව බලා පොරොත්තු වන්න.

70 දශකයේ මුල් භාගයේ දී ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට සම්බන්ධ වූ වින්ග් කමාන්ඩර් සුනිල් කබ්රාල් මහතා {WWV, RWP, USP, PSC(USA)} පසු ගිය වකවානුවේදී පැවති ඊළාම් යුද්ධයේදී උතුරු ආඥාපති ධූරයද හොබවා ඇත. පියාඹන සිංහයකු ලෙස ගුවන් හමුදාවට පමණක් සිය දායකත්වය ලබාදීමෙන් නොනැවතුන මොහු ඉන් අනතුරුව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්‍ෂ - ගුවන් ආරක්‍ෂණ තනතුරට පත් විය. හෙලිකොප්ටර් මෙහෙයුම් පරීක්‍ෂකවරයකු ලෙස සහ හෙලිකොප්ටර් නියමුවකු ලෙස දැනටත් තම දැනුමින් අගනා සේවයක් සපයන වින්ග් කමාන්ඩර් 'සුනිල් කබ්රාල්' මහතා "ගුවන්සර" සඟරාවේ "හෙලිකොප්ටර්" යන මාතෘකාවටද සිය නොමසුරු උපදේශකත්වය ලබා දීම සැබවින්ම අගය කළ යුතුය.

හෙලිකොප්ටරයේ පුරාවෘත්තය





සිව්වන ශත වර්ෂයේදී පමණ චීනයේ කුඩා ළමුන්ට ක්‍රීඩා කිරීමට වැඩිහිටියන්ගෙන් අපූරු ක්‍රීඩා උපකරණයක් ලැබුණි, එනම් සිරස් දණ්ඩක තිරස් අතට සවිකල සැහැල්ලු ලී පතුරක් සිරස් දණ්ඩ නූලක ආධාරයෙන් කරකවා ගුවනේ පා කළ හැකි සරල නිර්මාණයකි (Bamboo Flying Top).
එලෙස ශ්‍රේෂ්ඨ ශිෂ්ඨාචාරයකින් මෙලෙස උඩුගුවනේ මහා පෙරළියක් කළ හැකි යානාවක මූල බීජය ක්‍රීඩා භාණ්ඩයක් ලෙස කුඩා ළමුන්ගේ අත්වල ගැවසෙන්නට විය.

15 වන ශතවර්ෂයේදී පමණ මෙම ක්‍රීඩා භාණ්ඩය යුරෝපයට සංක්‍රමණය වූ බවට සාක්ෂි ඇත. එනම් 1463 දී පමණ නිර්මාණය වූ යුරෝපීය චිත්‍රවල මෙම චීන Bamboo Flying Top දැකිය හැකිය. පසු කලෙක ඩාවින්චි විසින් සටහනක් තැබූ Aerial Screw හි කටුසටහනට මෙම චීන උපකරණයද පාදක වූ බවට සිතිය හැක.

1480 දී පමණ නිර්මාණ රැසක් කටුසටහන් මාර්ගයෙන් ඉදිරිපත් කරණු ලැබූ ලියනාඩෝ ඩාවින්චි විසින් Aerial Screw (වායව අවරපෙත්ත) සංකල්පයක් ලෙස සටහන් කර තැබීය. ඉතිහාසය පිරික්සීමේදී සිරස්ව ගමන් කළ හැකි ගුවන් යානාවක් Vertical Flight පිළිබඳ වාර්තා වන ප්‍රථම විද්‍යාත්මක කටු සටහන ඩාවින්චිගේ මෙම වායව අවර පෙත්තෙහි කටු සටහන ලෙස දැක්විය හැකිය. තවද මෙම කටු සටහන ආශ්‍රයෙන් කුඩා ප්‍රමාණයේ යානාවක් නිපද වුවත් එය අසාර්ථක වූ බවද වාර්තාවේ. එසේ වීමට බලපෑ ප්‍රධාන හේතුව ලෙස දක්වා ඇත්තේ මුළු යානාවම භ්‍රමනය වීම වලක්වා ගත හැකි නොවීමයි.

සැකසුම - යොහාන් බුද්ධික

ලබන කලාපයට .....

Aerial Screw

FLY WITH DAYA AVIATION
Save Your Valuable Time & get Highly Personalized,
Professional & Dedicated Services
JAFFNA
TRINCOMALEE
ANURADHPURA
MINNERIYA
SIGIRIYA
AMPARA
KATUNAYAKA
RATHMALANA
We require a minimum of 12hrs Lead - time to arrange
Clearance to operate to all Airfields available in Sir Lanka
Daya Aviation (Pvt) Ltd.,
362, Colombo Road, Pepiliyana, Sri Lanka.
Tel : +94115761573 Fax : +94114319860 Mobile : +94773071308 E-mail : gayani@daya-group.com

A new address of luxury.
The Crest
ELEPHANT BATH
Apartment Hotel
Fully Furnished Service Apartment
in Kandy
20% Rental Guarantee
for 3 years
Ready for Occupation
in Dec 2010
21/2, Srimath Kudaratwatte Mawatha, Kandy
Mount Breeze
GALLE ROAD
Seagull Global Holdings Pvt Ltd,
3A, 42nd Lane, Colombo-06.
[T]: 0112 363834, [F]: 0112 363 863.
Hotline: 0718 324 324 / 0712 596 596
Web: www.seagullglobal.com

Walkers Tours limited

P.O. Box: 1048, 130, Glennie Street, Colombo 02, Sri Lanka
Tel: +94 11 2306478 Fax: +94 11 2447087
Email: info@walkerstours.com
Web: www.walkerstours.com

:: AGENTS FOR ::

Condor Airlines
Eurofly Airlines
Edelweiss Airlines
Air Italy Airlines

الاتحاد

ETIHAD

CRYSTAL CARGO

ගුවන්සර කියවා වටිනා ත්‍යාග දිනා ගැනීමට මෙන්න ඔබටත් අවස්ථාවක්.......

1. රයිට් සහෝදරයන්ගේ ප්‍රථම ගුවන් ගමන සිදු වූ වර්ෂය කුමක්ද?
2. සෙස්නා 152 යානය බහුලවම යොදා ගන්නේ කුමන කටයුත්තක් සඳහාද?
3. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය පිහිටු වීමට ඉවහල් වූ සම්මුතිය කුමක්ද?
4. නියමු රහිත ගුවන් යානා සඳහා වර්තමානයේ භාවිත වන විශේෂ නම් දෙකක් සඳහන් කරන්න
5. The Glider Man යනුවෙන් හඳුන්වන පුද්ගලයා කවරෙක්ද?

ඉහත සඳහන් ගැටළු වලට පිළිතුරු ලියා පහත කූපනය පුරවා ගුවන් සේවා සමාජය වෙත ලැබීමට සලස්වන්න.

නම : ....

වසර : ....

ලිපිනය : ....

පාසල : ....

ගුවන්සර ඒකකය
ගුවන් සේවා සමාජය
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
නො.64, ගාලු පාර,
කොළඹ 03.
දු.ක. 011-2433213
011-2394798

ප්‍රශ්න වලට පිළිතුරු

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

ගුවන්සර සමග අත්වැල් බැඳගන්න

ඉදිරියේදී ඔබගේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ දැනුම වැඩි කිරීම වෙනුවෙන් පහත සඳහන් වැඩ සටහන් ඉදිරිපත් කිරීමට අප බලාපොරොත්තු වන්නෙමු.

1. **එක්දින වැඩමුළු**
2. **කෙටි කාලීන පුහුණු පාඨමාලා**
3. **මාර්ගෝපදේශකත්ව වැඩමුළු**
4. **ගුවන් තොටුපළ නැරඹීම්**

ගුවන් සේවා කර්මාන්තය මෙන්ම විවිධ වූ ගුවන් යානා වර්ගද ඔබ අතරේ ජනප්‍රිය කිරීම සඳහා අප මුල් කලාපයේ සිටම ගුවන් යානා පාදක කරගනිමින් නිපද වූ චිත්‍රපට පිළිබඳව ඔබව දැනුවත් කිරීමට අදහස් කළෙමු. මුල් කලාපයේ පටන් අප විසින් ලබාදෙන කෙටි සටහන ඔස්සේද යම් තරමකට හෝ අදහසක් ලබාගෙනම මෙම චිත්‍රපටය නැරඹිය හැකි නම් එමගින් කතා තේමාව අවබෝධ කර ගැනීමට ඇති හැකියාව තවත් වැඩිවේවි යයි යන්න අපගේ අදහසයි.

චිත්‍රපටය අධ්‍යක්ෂණය කර ඇත්තේ සුප්‍රකට ඇමරිකානු චිත්‍රපට අධ්‍යක්ෂකවරයකු වන වොල්ෆ්ගැන්ග් පීටර්සන් (Wolfgang Petersen) විසින් වන අතර මෙහි ඇමරිකානු ජනාධිපති ලෙස ප්‍රධාන චරිතයට පණ පොවන්නේ සුපිරි නළු හැරිසන් ෆොඩ් (Harrison Ford) විසිනි. 1997 ජූලි මස 25 වන දින නිකුත් කල මෙම චිත්‍රපටය 1998 දී ඔස්කාර් සම්මාන උළෙල සඳහා නිර්දේශ වී තිබීමද විශේෂය.

මිනිත්තු 124ක් පුරාවට දිවෙන මෙම චිත්‍රපටයේ කතාව ඇරඹෙන්නේ ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධ ඇමරිකානු රාජ්‍යය සෝවියට් රාජ්‍යය සමග එක්ව කසකස්ථානයේ කෲර පාලකයකු වන ජෙනරල් ඉවාන් රඩෙක් (Ivan Radek) අත්අඩංගුවට ගැනීමත් සමග ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයා ත්‍රස්තවාදයට විරුද්ධව සෝවියට් රාජ්‍යයේදී පවත්වනු ලබන දේශනයක්ද සමගය. දේශනය අවසානයේ ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයා සිය නිල යානය වන Air Force One යානයෙන් සිය රට බලා පිටත්වී යාමට සූදානම් වන්නේ තම දියණිය හා බිරිඳද සමගින්ය. නමුත් මේ අතරතුර නව ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලයක් ලෙසින් යානය තුළට ත්‍රස්තවාදීන් පිරිසක් ඇතුලු වන අතර ජනාධිපතිවරයාගේ පෞද්ගලික රහස්‍ය සේවා නිලධාරියෙක් (Gibbs) ඔවුන් සමග රහසේ සබඳතා පවත්වමින් තොරතුරු ලබා දෙයි.

Air Force One යානය ගුවන් ගත කිරීමෙන් අනතුරුව ජනාධිපතිවරයාගේ ආරක්ෂක නිලධාරීන් උපායශීලීව මරා දමන රහස්‍ය සේවා නිලධාරියා (Gibbs) එතැනින්ද නොනැවතී යානයේ සිටි සෙසු පිරිසද ප්‍රාණ ඇපකරුවන් ලෙස තබා ගැනීමට ත්‍රස්තවාදීන්හට උදවු ලබා දෙයි. එතැන් පටන් ත්‍රස්තවාදීන් ගුවන් යානයේ පාලනය මෙන්ම අනෙකුත් කටයුතුද මෙහෙය වන අතර සිය අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම වෙනුවෙන් එක් එක් ප්‍රාණ ඇපකරුවා බැගින් මරා දැමීමටද සූදානම් වෙයි. ඒ වන විටත් යානයේ සැඟවී සිටිමින් ත්‍රස්තයන් සමග සටන් වදින ඇමරිකානු ජනාධිපතිවරයාට හා Air Force One යානයට අවසානයේ කුමක් සිදු වේවිද....???

මෙය 1997 වසරේ නිපද වූ චිත්‍රපටයක් වුවද මේ සඳහා නව තාක්ෂණික උපක්‍රම රාශියක් භාවිත කර තිබීමද විශේෂය. මෙම චිත්‍රපටය ගුවන් යානා පිළිබඳ උනන්දුවක් දක්වන සියළු දෙනාටම නවමු අත්දැකීමක් විය හැකි අතර Air Force One ඔබ වෙත අමතක නොවන අත්දැකීමක් රැගෙන එනු නොඅනුමානය.

Get there by Air

anywhere in Sri Lanka and beyond

Helicopters • Aircraft • Passengers
Cargo • Business • Leisure

Simplifly - The business of flying, simplified.

We gave birth to a whole new word to fully express what we offer you: Simplified air travel for business or pleasure, by helicopter or executive aircraft, anywhere in Sri Lanka and even beyond.

Our Company and aircraft are approved and regulated by the Civil Aviation Authority of Sri Lanka, and are based at the International and City airport

Simplifly - view any site with ease.

Land & take off from virtually anywhere

Deccan Aviation Lanka

simplifly.com + 94 777 703 703 info@Simplifly.com